



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
21 ΙΟΥΝΙΟΥ 1988

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
403

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

- Έγκριση τύπου ΕΟΚ για την αποδεκτή ηχητική στάθμη και διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα και συναφείς διατάξεις 1
Έγκριση τύπου ΕΟΚ για την αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης των μοτοσυκλετών και συναφείς διατάξεις ... 2

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. Γ/20/81567/898

(1)

Έγκριση τύπου ΕΟΚ για την αποδεκτή ηχητική στάθμη και διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα και συναφείς διατάξεις.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις: α) των άρθρων 15 παρ. 3 και 84 παρ. 1 και 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977 (ΦΕΚ 167/Α/1977), β) του άρθρου 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/1982 «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/Α/1983) όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/1984 «Συμμετοχή της Ελλάδας στο κεφάλαιο, τα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και του Οργανισμού Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ» (ΦΕΚ 70/Α/1984), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 του Ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101/Α/24.5.1988) «Εταιρείες παροχής επιχειρηματικού κεφαλαίου και άλλες διατάξεις», γ) της κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας Α 9211/1737/3.12.87 (ΦΕΚ 702/Β/4.2.1987) «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Εθνικής Οικονομίας» και δ) της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) «Για την προστασία του περιβάλλοντος», αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Με την απόφαση αυτή αποσκοπείται η εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) και συγχρόνως η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ της 8ης Φεβρουαρίου 1970 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης οχημάτων με κινητήρα που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική Έκδοση της 31ης Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 001, σελίδα 61), όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις Οδηγίες:

α) 73/350/ΕΟΚ της 7ης Νοεμβρίου 1973, «περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της Οδηγίας του Συμβουλίου της 8ης Φεβρουα-

ρίου 1970 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική Έκδοση της 31ης Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 002, σελίδα 87).

β) 77/212/ΕΟΚ της 8ης Μαρτίου 1977, «περί τροποποιήσεως της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ «όσον αφορά την αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική Έκδοση της 31ης Δεκεμβρίου 1980, κατηγορία 13, Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 006, σελίδα 20).

γ) 81/334/ΕΟΚ της 13ης Απριλίου 1981 «περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (τεύχος L 131 της 18ης Μαΐου 1981, σελίδα 6).

δ) 84/372/ΕΟΚ της 3ης Ιουλίου 1982 «για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (τεύχος L 196 της 26ης Ιουλίου 1984, σελίδα 47).

ε) 84/424/ΕΟΚ της 3ης Σεπτεμβρίου 1984, «για την τροποποίηση της Οδηγίας 70/157/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης των οχημάτων με κινητήρα», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (τεύχος L 238 της 6ης Σεπτεμβρίου 1984, σελίδα 31).

Άρθρο 2

1. Οι διατάξεις της παρούσας απόφασης εφαρμόζονται στα οχήματα με κινητήρα που προορίζονται να κυκλοφορούν στις οδούς με ή χωρίς αμάξωμα, έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και μέγιστη από κατασκευής ταχύτητα μεγαλύτερη από 25 χλμ/ώρα.

2. Δεν υπόγονται στις διατάξεις της παρούσας απόφασης τα οχήματα που κινούνται σε σιδηροτροχιές, τα γεωργικά μηχανήματα, οι ελκυστήρες (γεωργικοί και βιομηχανικοί), τα μηχανήματα δημοσίων έργων, οι μοτοσυκλέτες καθώς και τα μοτοποδήλατα.

Άρθρο 3

1. Από της ισχύος της παρούσας δεν επιτρέπεται:

α) η άρνηση χορήγησης έγκρισης τύπου κατά τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 614/77),

β) η απαγόρευση χορήγησης άδειας κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 88 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας,

γ) η άρνηση χορήγησης έγκρισης ΕΟΚ και

δ) η άρνηση χορήγησης του δελτίου έγκρισης ΕΟΚ που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/83), που εκδόθηκε σε συμμόρφωση με την Οδηγία 70/156/ΕΟΚ, των οχημάτων της παρ. 1 του άρθρου 2 της παρούσας, για λόγους που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης, εφόσον πληρούνται όλες οι προδιαγραφές των παραρτημάτων της παρούσας.

2. α) Από την 1η Οκτωβρίου 1988 δεν επιτρέπεται η χορήγηση του δελτίου έγκρισης ΕΟΚ, που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/83), που εξεδόθη σε συμμόρφωση με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, σε όσα οχήματα η ηχητική τους στάθμη και η διάταξη εξάτμισης δεν πληρούν τις προδιαγραφές των παραρτημάτων της παρούσας.

β) Για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα της κατηγορίας του ταμείου 5.2.2.1.3. και τα οχήματα της κατηγορίας του σημείου 5.2.2.1.4 του Παραρτήματος Ι, η παραπάνω ημερομηνία «1η Οκτωβρίου 1988» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «1η Οκτωβρίου 1988» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «1η Οκτωβρίου 1989».

3. α) Από της ισχύος της παρούσας και μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου 1988 δεν επιτρέπεται:

αα) η άρνηση έγκρισης τύπου κατά τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 614/77),

ββ) η απαγόρευση χορήγησης άδειας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 88 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας,

γγ) η άρνηση χορήγησης έγκρισης ΕΟΚ και

δδ) η άρνηση χορήγησης του δελτίου έγκρισης ΕΟΚ που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/83), που εξεδόθη σε συμμόρφωση με την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, των οχημάτων της παρ. 1 του άρθρου 2 της παρούσας, για λόγους που αναφέρονται στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης, εφόσον πληρούνται όλες οι προδιαγραφές των παραρτημάτων της παρούσας, εκτός του σημείου 5.2.2.1 του Παραρτήματος Ι, παράλληλα με το οποίο και μόνο για το ανωτέρω χρονικό διάστημα γίνεται δεκτό και το σημείο 5.2.2.1.α' του Παραρτήματος Ι της παρούσας.

β) Η παράγραφος 3 αυτού του άρθρου παύει να ισχύει από την 1η Οκτωβρίου 1988 για όλα τα οχήματα εκτός των πετρελαιοκινήτων της κατηγορίας 5.2.2.1.3 και των οχημάτων της κατηγορίας του σημείου 5.2.2.1.4, οπότε η «1η Οκτωβρίου 1988» αντικαθίσταται από την «1η Οκτωβρίου 1989».

Άρθρο 4

Από την έναρξη της ισχύος της παρούσας, δεν επιτρέπεται η απαγόρευση διάθεσης στην αγορά μιας διατάξης εξάτμισης, που θεωρείται ως

τεχνική ολότητα, κατά την έννοια του άρθρου 11 του Π.Δ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/83), αν είναι σύμφωνη με ένα εγκεκριμένο τύπο που πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσας, και για τον οποίον έχει εκδοθεί το πιστοποιητικό του Παραρτήματος ΙV.

Άρθρο 5

1. Για να δοθεί από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών έγκριση ΕΟΚ σε ένα τύπο οχήματος, όσον αφορά την αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισής του, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του αίτηση, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παρ. 2 του Παραρτήματος Ι της παρούσας.

Όμοια, και προκειμένου για χορήγηση έγκρισης ΕΟΚ σε διάταξη σιγαστήρα σαν τεχνική ολότητα, υποβάλλεται αίτηση, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παρ. 2 του Παραρτήματος ΙΙ της παρούσας.

2. Για τη σύνταξη των πιστοποιητικών έγκρισης που προβλέπονται στα Παραρτήματα ΙΙΙ και ΙV της παρούσας, γίνονται οι έλεγχοι και οι δοκιμές που προβλέπονται στα Παραρτήματα Ι και ΙΙ της παρούσας από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, εφόσον υπάρχει αυτή η δυνατότητα, ή εφόσον δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, από αναγνωρισμένο ειδικό εργαστήριο κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Με βάση τα αποτελέσματα των ελέγχων και δοκιμών εκδίδονται τα πιστοποιητικά έγκρισης των Παραρτημάτων ΙΙΙ και ΙV από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 6

Τα Παραρτήματα που αναφέρονται στα προηγούμενα άρθρα προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστα μέρη της παρούσας απόφασης και έχουν ως ακολούθως:

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Παράρτημα Ι: Έγκριση τύπου ΕΟΚ οχήματος με κινητήρα, όσον αφορά την ηχητική στάθμη.

Παράρτημα ΙΙ: Έγκριση ΕΟΚ διατάξεως σιγαστήρων ως τεχνικής ολότητας (Διατάξεις σιγαστήρων εξάτμισης ως ανταλλακτικού)

Παράρτημα ΙΙΙ: Παράρτημα στο δελτίο έγκρισης τύπου ΕΟΚ οχήματος, όσον αφορά την ηχητική στάθμη

Παράρτημα ΙV: Δελτίο έγκρισης ΕΟΚ τεχνικής ολότητας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΟΙΣΘΝ ΑΦΟΡΑ ΤΩΝ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

- 1.1 Τύπος οχήματος για τις ανάγκες δημόσιας ΕΟΚ, όσον αφορά την ηχητική στάθμη.
- Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, ως «τύπος οχήματος» νοούνται τα οχήματα που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές όσον αφορά τα εξής στοιχεία:
- 1.1.1. τις μορφές ή όλικά του άμαξοματος (ιδίως το κιβώτιο το κινητήρα και την ηχητική μόνωση του)
- 1.1.2. το μήκος και το πλάτος του οχήματος
- 1.1.3. τον τύπο του κινητήρα (δίκυκλος ή τετράκυκλος, με καλινδρομικό ή περιστροφικό έμβολο, αριθμός και κυβισμός των κυλίνδρων, αριθμός και τύπος εξαρτημάτων ή συστημάτων εγχύσεως, διάταξη των βαλβίδων, μέγιστη ισχύς και αντίστοιχος αριθμός στροφών (S))
- 1.1.4. το σύστημα μεταδόσεως, ιδίως τον αριθμό των λόγων ταχυτήτων και τον υποκαλλεπλισμομό τους
- 1.1.5. τον αριθμό, τον τύπο και την τοποθέτηση των διατάξεων σιγαστήρων εξατμίσεως
- 1.1.6. τον αριθμό, τον τύπο και την τοποθέτηση των διατάξεων σιγαστήρων εισαγωγής.
- 1.2 Διατάξεις σιγαστήρων εξατμίσεως και εισαγωγής
- 1.2.1. 'Ός «διάταξη σιγαστήρα εξατμίσεως» νοείται όλόκληρο σύνολο στοιχείων που είναι άναγκαία για να μειώσουν το θόρυβο που προκαλείται από την εξαίμση του κινητήρα του οχήματος.
- 1.2.2. 'Ός «διάταξη σιγαστήρα εισαγωγής» νοείται όλόκληρο σύνολο στοιχείων που είναι άναγκαία για να μειώσουν το θόρυβο που προκαλείται από τη διάταξη εισαγωγής του κινητήρα του οχήματος.
- 1.2.3. Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, οι συλλογείς δεν αποτελούν τμήμα των διατάξεων σιγαστήρων.
- 1.3 Διατάξεις σιγαστήρων εξατμίσεως ή εισαγωγής διαφόρων τύπων
- 'Ός «διατάξεις σιγαστήρων εξατμίσεως ή εισαγωγής διαφόρων τύπων» νοούνται διατάξεις που παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές, οι όποιες μπορούν να αφορούν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- 1.3.1. τις διατάξεις των όποιων τα στοιχεία φέρουν διαφορετικά βιομηχανικά ή έμπορικά σήματα
- 1.3.2. τις διατάξεις για τις όποιες τα χαρακτηριστικά των όλικών ενός οικοουδήποτε στοιχείου είναι διαφορετικά, ή των όποιων τα στοιχεία έχουν μορφή ή μέγεθος διαφορετικά. Τροποποίηση σχετικά με τη διαδικασία έπιστρώσεως (γαλβάνωση, επίστρωση με άλουμίνιο κλπ.) δεν θεωρείται ότι προκαλεί διαφορά τύπου
- 1.3.3. τις διατάξεις για τις όποιες οι άρχις λειτουργίας ενός τουλάχιστον στοιχείου είναι διαφορετικές
- 1.3.4. τις διατάξεις των όποιων τα στοιχεία είναι συνδυασμένα κατά διαφορετικό τρόπο.
- 1.4 Στοιχείο διατάξεως σιγαστήρα εξατμίσεως ή εισαγωγής
- 'Ός «στοιχείο διατάξεως σιγαστήρα εξατμίσεως ή εισαγωγής» νοείται ένα από τα μεμονωμένα στοιχεία των όποιων το σύνολο σχηματίζει τη διάταξη εξατμίσεως (π.χ.: σωλήνες εξατμίσεως, ο ίδιος ο λεγόμενος σιγαστήρας) ή τη διάταξη εισαγωγής (π.χ.: βάλβιτο άερος).

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ
 - 2.1. Η αίτηση έγκρισης ΕΟΚ τύπου οχήματος δσον αφορά την τεχνική δοκιμή υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον εντολοδόχο του.
 - 2.2. Συνοδεύεται από τα ακόλουθα δικαιολογητικά εις τριπλούν και από τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - 2.2.1. περιγραφή του τύπου οχήματος δσον αφορά τα σημεία που αναφέρονται στο σημείο 1.1 άνωτέρω. Οι άρθροι ή/και τα σύμβολα που προσδιορίζουν τον τύπο του κινητήρα και τον τύπο του οχήματος πρέπει να αναφέρονται.
 - 2.2.2. κατάλογο των στοιχείων καταλλήλως προσδιορισμένων από άποτελόν τις διατάξεις σιγαστήρων έλαττώσεως και είσσευγής.
 - 2.2.3. σχέδιο του συνόλου της διατάξεως έλαττώσεως και ένδειξη της τοποθέτησής της επί του οχήματος.
 - 2.2.4. λεπτομερή σχέδια σχετικά με κάθε στοιχείο ώστε να έμπρέπεται ό εύκολος προσδιορισμός και άναγνώρισή του και ένδειξη των όλικών που χρησιμοποιήθηκαν.
 - 2.3. Όχημα άντιπροσωπευτικό του τύπου οχήματος προς έγκριση πρέπει να παρουσιάζεται από τον κατασκευαστή ή τον εντολοδόχο του στην τεχνική όπηρεσία την έπιφορτισμένη με τις δοκιμές.
 - 2.4. Κατόπιν αίτήσεως της τεχνικής όπηρεσίας, πρέπει να παρουσιάζεται επίσης δείγμα της διατάξεως έλαττώσεως και κινητήρας που να έχει τουλάχιστον τον ίδιο κυλινδρισμό και την ίδια ισχύ όπως έκείνος με τον όποιο είναι έξοπλισμένος ό τύπος του οχήματος προς έγκριση.
3. ΕΙΤΡΑΦΕΙΣ
 - 3.1. Με την έλαίρεση των στοιχείων στερεώσεως και των σωλήνων, τα στοιχεία των διατάξεων σιγαστήρων έλαττώσεως και είσσευγής πρέπει να φέρουν:
 - 3.1.1. τό βιομηχανικό ή έμπορικό σήμα του κατασκευαστή, των διατάξεων και των στοιχείων τους.
 - 3.1.2. την έμπορική όνομασία που δίνεται από τον κατασκευαστή.
 - 3.2. Τα σήματα αυτά πρέπει να είναι ένδειξη και εύανάγνωστα.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ
 - 4.1. Άν αίτηση, κατά την όνομα του σημείου 2.1, γίνει δεκτή, οι άρμόδιες άρχές συντάσσουν δελτίο σύμφωνο με τό πρότυπο που όπάρχει στο παράρτημα III, τό όποιο έπισυνάπτεται στο δελτίο έγκρισης ΕΟΚ του οχήματος.
5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΙΣ
 - 5.1. Γενικές προδιαγραφές
 - 5.1.1. Τό όχημα, ό κινητήρας του και οι διατάξεις του σιγαστήρων έλαττώσεως και είσσευγής πρέπει να έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και στερεωθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε, κάτω από κανόνικές συνθήκες χρήσεως και παρά τους κρούσμούς που μπορούν να όπαστούν, τό όχημα να μπορεί να πληροί τις προδιαγραφές της παρούσας όθήγης.
 - 5.1.2. Οι διατάξεις σιγαστήρων πρέπει να έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και στερεωθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε να παρουσιάζουν εύλογη άντοχή στα φαινόμενα διαβρώσεως στα όποια ύπόκεινται, λαμβανομένων όπόψη των συνθηκών χρήσεως του οχήματος.

Ωστόσο,

- Για τα οχήματα των κατηγοριών των σημείων 5.2.2.1.1 και 5.2.2.1.3, οι οριακές τιμές αυξάνονται κατά 1 dB (A) εφόσον τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με κινητήρα diesel και απευθείας έγχυση.
- για τα οχήματα που έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεγαλύτερο από 2 τόνους και τα όποια έχουν σχεδιαστεί για μη οδική χρήση, οι οριακές τιμές αυξάνονται κατά 1 dB (A) εφόσον είναι εξοπλισμένα με κινητήρα ισχύος μικρότερης από 150 KW και κατά 2dB (A) εφόσον είναι εξοπλισμένα με κινητήρα ισχύος ίσης ή μεγαλύτερης από 150KW.

5.2.2.1. α. Όριακές τιμές

Η ήχητική ~~εξίσωση~~ που μετράται σύμφωνα με τα σημεία 5.2.2.2 έως και 5.2.2.5 του παρόντος παραρτήματος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα ακόλουθα όρια:

Κατηγορίες όχημάτων		Τιμές σε dB(A) [decibel (A)]
5.2.2.1.1.	Όχηματα προοριζόμενα για τη μεταφορά προσώπων, δυναμενα να έχουν μέχρι 9 θέσεις καθήμενων, συμπεριλαμβανομένης και αυτής του οδηγού	80
5.2.2.1.2.	Όχηματα προοριζόμενα για τη μεταφορά προσώπων, που έχουν περισσότερες των 9 θέσεων, συμπεριλαμβανομένης και αυτής του οδηγού, και που το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος τους δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους	81
5.2.2.1.3.	Όχηματα προοριζόμενα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, που το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος τους δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους	81
5.2.2.1.4.	Όχηματα προοριζόμενα για τη μεταφορά προσώπων, που έχουν περισσότερες των 9 θέσεων, συμπεριλαμβανομένης και αυτής του οδηγού, και που το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος τους υπερβαίνει τους 3,5 τόνους	82
5.2.2.1.5.	Όχηματα προοριζόμενα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, που το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος τους υπερβαίνει τους 3,5 τόνους	86
5.2.2.1.6.	Όχηματα προοριζόμενα για τη μεταφορά προσώπων, που έχουν περισσότερες των 9 θέσεων, συμπεριλαμβανομένης και αυτής του οδηγού, και των οποίων ο κινητήρας έχει ισχύ ίση ή μεγαλύτερη από 147 kW	85
5.2.2.1.7.	Όχηματα προοριζόμενα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, των οποίων ο κινητήρας έχει ισχύ ίση ή μεγαλύτερη από 147 kW και των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τους 12 τόνους	88

5.2.2.2. Συνεχές μετρήσεις

5.2.2.2.1. Ακουστικές μετρήσεις

Η ουσιαστική ακουστική μετρήσεως είναι ένα τηχόμετρο ακριβείας, σύμφωνα με το πρότυπο που περιγράφεται στη δημοσίευση αριθ. 179 «τηχόμετρα ακριβείας», δεύτερη έκδοση της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (CEI). Για τις μετρήσεις χρησιμοποιείται η «ταχεία» απόκριση του τηχόμετρου καθώς και το δίκτυο σταθμίσεως «A», που περιγράφεται επίσης ο' αυτή τη δημοσίευση.

Στην αρχή και στο τέλος κάθε σειράς μετρήσεων, το τηχόμετρο βαθμονομείται σύμφωνα με τις ενδείξεις του κατασκευαστή μέσω μιας κατάλληλης ηχητικής πηγής (π.χ. ενός εμβολοφώνου (pistonphone)). Αν τα σφάλματα του τηχόμετρου κατά τις βαθμονομήσεις αυτές διαφέρουν κατά περισσότερο από 1 dB, κατά τη διάρκεια μιας σειράς μετρήσεων, η δοκιμή πρέπει να θεωρηθεί ως μη αξιόπιστη.

5.2.2.2.2. Μετρήσεις ταχύτητας

Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα και η ταχύτητα του οχήματος από διαδρομο δοκιμής προσδιορίζονται με ακρίβεια τουλάχιστον ίση προς 3%.

5.2.2.3. Συνθήκες μετρήσεως

5.2.2.3.1. Γήπεδο δοκιμής

Το γήπεδο δοκιμής πρέπει να αποτελείται από μία κεντρική διαδρομή επιταχύνσεως περιβαλλόμενη από επιφάνεια δοκιμής πρακτικώς επίπεδη. Η διαδρομή επιταχύνσεως πρέπει να είναι επίπεδη. Ο διάδρομος κύλησεως πρέπει να είναι στεγνός και σχεδιασμένος κατά τρόπο ώστε ο θόρυβος κύλησεως να παραμένει άσθενής.

Στο γήπεδο δοκιμής, οι αυθηκές ελεύθερου ακουστικού πεδίου πρέπει να τηρούνται με ακρίβεια 1 dB μεταξύ της ήχητικής πηγής και του μικροφώνου. Η αυθηκη αυτή θεωρείται ότι πληρούται όταν δεν υπάρχουν σημαντικά πετάσματα που ανακλούν τον θόρυβο, όπως φράκτες, βράχοι, γέφυρες, ή κτίρια σε απόσταση 50 μέτρων γύρω από το κέντρο της διαδρομής επιταχύνσεως. Η επιφάνεια του γηπέδου πρέπει να αποτελείται, σε ελάχιστη ακτίνα 10 μέτρων γύρω από το κέντρο της διαδρομής επιταχύνσεως, από σκληρό υλικό, όπως ακυρόδεμα, ασφάλτο, ή κάθε άλλο ακουστικά ισοδύναμο υλικό. Δεν πρέπει να καλύπτεται ούτε από φρέσκο χιόνι, ούτε από ύψηλή χλόη, ούτε από μόρια γης, ούτε από στάχτη.

Κανένα εμπόδιο ικανό να επιδράσει στο ήχητικό πεδίο δεν πρέπει να εύρισκεται πλησίον του μικροφώνου και κανένα δεν πρέπει να παρεμβάλλεται μεταξύ του μικροφώνου και της ήχητικής πηγής. Ο έπιφορτισμένος με τις μετρήσεις παρατηρητής πρέπει να έχει τέτοια θέση ώστε να αποφεύγεται κάθε παραποίηση των ενδείξεων της συσκευής μετρήσεως.

5.2.2.3.2. Μετεωρολογικές συνθήκες

Οι μετρήσεις δεν πρέπει να πραγματοποιούνται κάτω από δυσμενείς ατμοσφαιρικές συνθήκες. Χρειάζεται προσοχή ώστε τα αποτελέσματα να μη διαστρεβλώνονται από ριπές ανέμων.

5.2.2.3.3. Θόρυβος περιβάλλοντος

Για τις μετρήσεις, η σταθμισμένη (Α) ήχητική ~~επίδραση~~ ^{επίδραση} ακουστικών πηγών εκτός από αυτές του υπό δοκιμή οχήματος, καθώς επίσης και η ήχητική ~~επίδραση~~ ^{επίδραση} που προκύπτει από τον άνεμο, πρέπει να είναι κατώτερα τουλάχιστον κατά 10 dB (Α) από τη ~~ήχητική επίδραση~~ ^{ήχητική επίδραση} του προκαλείται από το όχημα. Το μικρόφωνο μπορεί να είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο πέτασμα προστασίας κατά του ανέμου, λαμβάνομένης υπόψη της επίδρασής του επί της ευαισθησίας και των χαρακτηριστικών διευθύνσεως του μικροφώνου.

5.2.2.3.4. Κατάσταση του οχήματος

Για τις μετρήσεις, το όχημα πρέπει να είναι έτοιμο για κυκλοφορία, όπως ορίζεται στο σημείο 2.6 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και, εκτός από τις περιπτώσεις οχημάτων που δεν μπορούν να χωρισθούν, χωρίς ομιλούμενο ή ήμιομιλούμενο.

Τα ελαστικά του οχήματος πρέπει να είναι τύπου που τοποθετείται κανονικά από τον κατασκευαστή στο όχημα αυτό και να έχουν την πίεση ή τις πιέσεις που προβλέπονται για το κενό όχημα.

Πριν από την αρχή των μετρήσεων, ο κινητήρας πρέπει να φτάσει τις κανονικές συνθήκες λειτουργίας του, όπως ύψους τις θερμοκρασίες, τη ρύθμιση, το καύσιμο, τους άναφλεκτήρες, τον ή τους εξεραωτές κλπ. (ανάλογα με την περίπτωση). Αν το όχημα είναι εφοδιασμένο με αυτόματη λειτουργία, κάθε επέμβαση στη λειτουργία αυτής της διατάξεως αποκλείεται κατά τη μέτρηση.

Για τα όχημα που έχουν περισσότερους από δύο κινητήριους τροχούς, χρησιμοποιείται μόνον η μετάδοση που προβλέπεται για την κανονική οδήγηση επί δρόμου.

5.2.2.4 Μέθοδος μετρήσεως

5.2.2.4.1 Φύση και αριθμός μετρήσεων

Η μέγιστη ~~οποιοδήποτε~~ ^{οποιοδήποτε} (Α) ήχητική ~~επίδραση~~ ^{επίδραση}, εκφραζόμενη σε ντεσιβέλ (dB) μετράται κατά τη διάρκεια της διελεύσεως του οχήματος μεταξύ των γραμμών ΑΑ' και ΒΒ' (εικόνα Ι). Η μέτρηση δεν ισχύει όταν καταγραφεί τιμή αίσθησης που αποκλίνει άνωμαλως από τη γενική ήχητική ~~επίδραση~~ ^{επίδραση}.

Δύο τουλάχιστον μετρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται επί κάθε πλευρά του οχήματος.

— στην περίπτωση κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση, όταν η μετατόπιση του οδοντωτού κανόνα (κρεμαγιέρας) της ανελίας έγχυσης περιορίζεται στο 90% της διαδρομής του.

Στην περίπτωση που το όχημα είναι εξοπλισμένο με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων χωρίς χειροκίνητο μοχλό επιλογής, το όχημα δοκιμάζεται σε διάφορες ταχύτητες προσέγγισης: 30, 40 και 50 χλμ/ώρα ή στα τρία τέταρτα της μέγιστης ταχύτητας σε δρόμο αν η τιμή αυτή είναι πιο χαμηλή. Πρέπει να επιλεγεί η συνθήκη κάτω από την οποία επιτυγχάνεται η μέγιστη ηχητική στάθμη.

5.2.2.4.3.3. Επιλογή του συνδυασμού του κιβωτίου ταχυτήτων (εφόσον το όχημα το διαθέτει)

5.2.2.4.3.3.1 Μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων με χειροκίνητο μοχλό χειρισμού

5.2.2.4.3.3.1.1 Τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, που είναι εξοπλισμένα με κιβώτιο που έχει το πολύ τέσσερις σχέσεις μετάδοσης για εμπρόσθια κίνηση (τέσσερις ταχύτητες), δοκιμάζονται στη δεύτερη σχέση (δεύτερη ταχύτητα).

Τα οχήματα των κατηγοριών αυτών, που είναι εξοπλισμένα με κιβώτιο που έχει περισσότερες από τέσσερις σχέσεις μετάδοσης εμπρόσθιας κίνησης, δοκιμάζονται διαδοχικά στη δεύτερη και στην τρίτη σχέση. Λαμβάνονται υπόψη μόνο οι σχέσεις συνολικής μετάδοσης που προορίζονται για κανονική χρήση σε δρόμο. Πρέπει να υπολογίζεται ο αριθμητικός μέσος όρος των ηχητικών σταθμών που μετρούνται για καθεμία από αυτές τις δύο συνθήκες.

Εντούτοις, τα οχήματα της κατηγορίας M1 που έχουν περισσότερες από τέσσερις σχέσεις μετάδοσης εμπρόσθιας κίνησης και είναι εξοπλισμένα με κινητήρες που αναπτύσσουν μέγιστη ισχύ ανώτερη από 140 KW και στα οποία η επιτρεπόμενη σχέση μέγιστης ισχύος / μέγιστης μάζας είναι μεγαλύτερη από 75 KW/τόνο, δοκιμάζονται μόνο στην τρίτη σχέση μετάδοσης της κίνησης (τρίτη ταχύτητα), με την προϋπόθεση, ότι η ταχύτητα με την οποία το οπίσθιο μέρος του οχήματος διέρχεται τη γραμμή ΒΒ' με συμπλεγμένη την τρίτη σχέση είναι μεγαλύτερη από 61 χλμ/ώρα.

5.2.2.4.3.3.1.2 Τα οχήματα κατηγοριών άλλων εκτός από M1 και N1 (1), των οποίων ο συνολικός αριθμός λόγων εμπροσθίας κίνησης είναι Χ (περιλαμβανομένων των λόγων που δίδονται μέσω βοηθητικού κιβωτίου ταχυτήτων ή άξονα με περισσότερους λόγους) δοκιμάζονται διαδοχικά με λόγους οποίους είναι ανώτεροι ή ίσοι προς Χ/2 (2).

Επιλέγονται οι συνθήκες που δίνουν την πλέον υψηλή ηχητική στάθμη.

Κατά παρέκκλιση των σημείων 1.1.2 και 1.1.4, τα οχήματα που έχουν κινητήρα και διατάξεις εξαερίσωσης και εισαγωγής του ίδιου τύπου, αλλά διαφορετικά μήκη και πλάτη και διαφορετικούς συνολικούς λόγους μετάδοσης, μπορούν να θεωρηθούν ως ο ίδιος τύπος οχήματος. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να αρκεί να δοκιμασθεί ένα μόνο αντιπροσωπευτικό όχημα του τύπου με επιλογή, κατ' αρχή, ως οχήματος δοκιμών αυτού του οποίου το βάρος είναι το πιο χαμηλό όταν το όχημα είναι έτοιμο για κίνηση.

(1) Σύμφωνα με τον ορισμό του σημείου 0.4 του Παραρτήματος Ι της οδηγίας 0/156/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 42 της 23.2.1970), όπως περιλαμβάνεται στο Π.Δ. 431/83 (ΦΕΚ 160/Α/83).

(2) Αν το Χ/2 δεν είναι ακέραιος αριθμός, επιλέγεται ο αμέσως υψηλότερος λόγος.

Αν η υψηλότερη ηχητική στάθμη μετράται μεταξύ του λόγου $X/2$ και του λόγου X , το όχημα που επιλέχθηκε θεωρείται ως αντιπροσωπευτικό του τύπου.

Στην αντίθετη περίπτωση, οι δοκιμές επεκτείνονται για να καλύψουν όλο το φάσμα των συνολικών λόγων μεταδόσεως που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τα οχήματα του τύπου αυτού.

5.2.2.4.3.3.2.

Αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων με χειροκίνητο μοχλό επιλογής

Η δοκιμή πραγματοποιείται με το μοχλό επιλογής στη θέση που υποδεικνύει ο κατασκευαστής για κανονική οδήγηση.

5.2.2.5. Έρμηνεία των αποτελεσμάτων

5.2.2.5.1. Για να ληφθούν υπόψη οι αβεβαιότητες των συσκευών μέτρησης το αποτέλεσμα κάθε μέτρησης είναι η τιμή που αναγνώσθηκε στη συσκευή, μειωμένη κατά 1 dB (A).

5.2.2.5.2. Οι μετρήσεις ισχύουν αν η διαφορά μεταξύ δύο διαδοχικών μετρήσεων από την ίδια πλευρά του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 2 dB (A).

5.2.2.5.3. Ός αποτέλεσμα των μετρήσεων θεωρείται η υψηλότερη τιμή. Σε περίπτωση που η τιμή αυτή υπερβαίνει κατά 1 dB (A) τη μέγιστη αποδεκτή στάθμη για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα δοκιμής, γίνεται δεύτερη σειρά από δύο μετρήσεις. Τρία από τα τέσσερα αποτελέσματα που λαμβάνονται και' αυτό τον τρόπο πρέπει να είναι εντός των ορίων που προδιαγράφονται.

5.2.3. Ήχητική στάθμη του οχήματος εν στάσει

5.2.3.1. Ήχητική στάθμη πλησίον των οχημάτων

Για να διευκολύνεται ο τελικός έλεγχος των οχημάτων που κυκλοφορούν, η ήχητική στάθμη μετράται κοντά στο στάσιο της διατάξεως οπισσώστρα έλκτρισεως, σύμφωνα με τις ακόλουθες προδιαγραφές, και το αποτέλεσμα της μέτρησης αναφέρεται στο πρακτικό δοκιμής που συντάσσεται προκειμένου να χορηγηθεί το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο παράρτημα III.

5.2.3.2. Συσκευές μέτρησης

5.2.3.2.1. Άκουστικές μετρήσεις

Οι μετρήσεις πραγματοποιούνται με τη βοήθεια ήχόμετρου άκρως ακριβούς, σύμφωνα με το σημείο 5.2.2.2.1.

5.2.3.2.2. Μέτρησης ταχύτητας περιστροφής

Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα μετράται με τη βοήθεια ενός στροφομέτρου του οποίου η άκρως ακριβής τουλάχιστον ίση προς 3 %. Το στροφόμετρο αυτό δεν πρέπει να είναι εκείνο του οχήματος.

5.2.3.3. Συνθήκες μετρήσεων

5.2.3.3.1. Γήπεδο δοκιμής (εικόνα 2)

Κάθε ζώνη που δεν υπόκειται σε σημαντικές ακουστικές διαταραχές μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως γήπεδο δοκιμής. Οι επίπεδες επιφάνειες, καλυμμένες με σκυρόδεμα, έσφαλτο, ή με κάθε άλλη ακληρή επένδυση, των οποίων ο βαθμός ανακλάσεως είναι υψηλός, αρμόζουν όπως ιδιαίτερος. Αποκλείονται οι διαθέσιμοι από χώμα συμπιεσμένο από δροσιστήρα. Το γήπεδο δοκιμής πρέπει να έχει, τουλάχιστον, τις διαστάσεις ενός ορθογωνίου του οποίου οι πλευρές εφίσκονται σε απόσταση 3 m από το περιγύρισμα του οχήματος. Κανένα σημαντικό εμπόδιο, όπως π.χ. ένα άλλο άτομο εκτός από την παρατηρητή και τον οδηγό, δεν πρέπει να εφίσκονται στο δωτετικό αυτό του ορθογωνίου. Το όχημα τοποθετείται στο δωτετικό του προαναφερθέντος ορθογωνίου κατά τρόπο ώστε το μικρόφωνο να απέχει τουλάχιστον ένα μέτρο από ένδεσόμενα κέτρινα κρέσπεδα.

5.2.3.3.2. Μετεωρολογικές συνθήκες

Οι μετρήσεις δεν πρέπει να πραγματοποιούνται υπό κακές ατμοσφαιρικές συνθήκες. Χρειάζεται προσοχή ώστε τα αποτελέσματα να μη διαστραβλάνονται από ριπές ανέμου.

5.2.3.3.3. Θόρυβος περιβάλλοντος

Οι ενδείξεις του όργανου μετρήσεως, που προκαλούνται από τον θόρυβο του περιβάλλοντος και από τον άνεμο, πρέπει να είναι κατώτερες τουλάχιστον κατά 10 dB (A) από τυχόν μέτρηση ήχητικής στάθμης. Το μικρόφωνο μπορεί να είναι αποδεδειγμένο με κατάλληλο πέτασμα προφυλάξεως κατά του ανέμου, λαμβανομένης υπόψη της επιρροής του επί της απόδοσης του μικροφώνου.

5.2.3.3.4. Κατάσταση του οχήματος

Πρό της άρχης των μετρήσεων, ο κινητήρας του οχήματος εφίσκει σε θερμοκρασία κανονικής λειτουργίας. Αν το όχημα είναι αποδεδειγμένο με ανεμιστήρας αυτόματου χειρισμού, κάθε επέμβαση επ' αυτής της διατάξεως αποκλείεται κατά τη μέτρηση της ήχητικής στάθμης.

Κατά τη διάρκεια των μετρήσεων, ο μοχλός χειρισμού του κηρώτιου ταχυτήτων εφίσταται στο νεκρό σημείο.

5.2.3.4. Μέθοδος μετρήσεως

5.2.3.4.1. Θύση και αριθμός μετρήσεων

Η μέγιστη σταθμισμένη (Α) ήχητική ισχύς εκφρασμένη σε ντεσιμπέλ (dB), μετράται κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 5.2.3.4.3.

Τρεις μετρήσεις τουλάχιστον λαμβάνονται σε κάθε σημείο μετρήσεως.

5.2.3.4.2. Θέση του μικροφώνου (εικόνα 2)

Τό μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται στο ύψος του στομίου εξαερισμού και σε καμία περίπτωση σε ύψος κατώτερο από 0,2 μέτρα άνω της επιφανείας του διαδρόμου. Η μεμβράνη του μικροφώνου πρέπει να είναι προσανατολισμένη προς το άνωγμα εξαερισμού των άδρων και να τοποθετείται σε απόσταση 0,3 μέτρων από το άνωγμα αυτό. Ο άξονας μέγιστης επίσηθας του μικροφώνου πρέπει να είναι παράλληλος προς την επιφάνεια του διαδρόμου και να σχηματίζει γωνία $45^\circ \pm 10^\circ$ σε σχέση με το κατακόρυφο επίπεδο που περνάει την κατακόρυφη έξοδο των άδρων εξαερισμού.

Σε σχέση προς αυτό το κατακόρυφο επίπεδο, το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται από την πλευρά που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση μεταξύ του μικροφώνου και του περιγράμματος του οχήματος.

Αν το σύστημα εξαερισμού περιλαμβάνει περισσότερα άνωγματα, των οποίων τα κέντρα δεν απέχουν περισσότερο από 0,3 μέτρα και τα οποία είναι συνδεδεμένα σε έναν και μόνο στυστήρα, το μικρόφωνο πρέπει να προσανατολιστεί προς το στόμιο το πλησιέστερο προς το περίγραμμα του οχήματος, ή προς το υψηλότερο εφίσταμένο στόμιο εν σχέσει με την επιφάνεια του διαδρόμου. Στις άλλες περιπτώσεις γίνονται ξεχωριστές μετρήσεις σε κάθε στόμιο εξαερισμού και λαμβάνεται όσωση μόνο η μεγαλύτερη τιμή.

Για τα όχημα που είναι εφοδιασμένα με κατακόρυφο στόμιο εξαερισμού (π.χ. εμπορικά όχημα), το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται στο ύψος του στομίου εξαερισμού και να είναι προσανατολισμένο προς τα άνω με τον άξονά του κατακόρυφο. Πρέπει να είναι τοποθετημένο σε απόσταση 0,3 μέτρων από την εγκάρσια πλευρά του οχήματος που είναι πλησιέστερη προς την έξοδο εξαερισμού.

Εφ' όσον η διαμόρφωση του οχήματος εμποδίζει την τοποθέτηση του μικροφώνου σύμφωνα με την εικόνα 2, λόγω της παρουσίας εμποδίων που αποτελούν τμήμα του οχήματος (π.χ. βοηθητικό τροχού, δεξιμένης καυσίμου, κηρώτιου μπαταρίας), τότε πρέπει τη στιγμή της μετρήσεως να γίνει σχέδιο το οποίο να δείχνει καθαρά τη θέση που επιλέχθηκε για το μικρόφωνο. Το τελευταίο αυτό πρέπει να είναι απομακρυσμένο, κατά το μέτρο του δυνατού, περισσότερο από 0,3 μέτρα από το πλησιέστερο εμπόδιο και ο άξονας μέγιστης επίσηθας του πρέπει να είναι προσανατολισμένος προς το στόμιο έξοδου των άδρων, στη θέση τη λιγότερο καλυπτόμενη από τα άνωτρω προσαναφερόμενα εμπόδια.

5.2.3.4.3. Συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα

Ο αριθμός στροφών του κινητήρα σταθεροποιείται στο τρία τέταρτα της ταχύτητας περιστροφής (S) στην ήπια ή κινητήρας αναπτύσσει τη μέγιστη ισχύ του.

Όταν επιτευχθεί σταθερός αριθμός στροφών, ο μοχλός επιταχυντικής επανυφέρεται γρήγορα στη θέση ρελεντί. Η ήχητική ισχύς μετράται για μία περίοδο λειτουργίας που περιλαμβάνει μία συντημη διατήρηση του σταθερού αριθμού στροφών καθώς και όλη τη διάρκεια της επιβραδύνσεως. Το αποτέλεσμα μετρήσεως που λαμβάνεται όσωση είναι εκείνο που αντιστοιχεί στη μέγιστη μέτρηση του ήχομέτρου.

5.2.3.5. Αποτελέσματα (πρακτικό δοκιμής)

5.2.3.5.1. Τό πρακτικό δοκιμής που συντάσσεται για τη χορήγηση του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο παράρτημα III, αναφέρει όλα τα αναγκαία στοιχεία, ιδίως εκείνα που χρησιμοποιήθηκαν για τη μέτρηση του θορύβου του οχήματος εν στάσει.

5.2.3.5.2. Οι τιμές, στρογγυλεμένες προς το πλησιέστερο ντεσιμπέλ, λαμβάνονται επί της ουσιαστικής μετρήσεως.

Λαμβάνονται όσωση μόνο οι τιμές που αλήφθησαν μετά την πραγματοποίηση τριών διαδοχικών μετρήσεων και των οποίων οι αντίστοιχες αποκλίσεις δεν υπερβαίνουν τα 2 dB (Α).

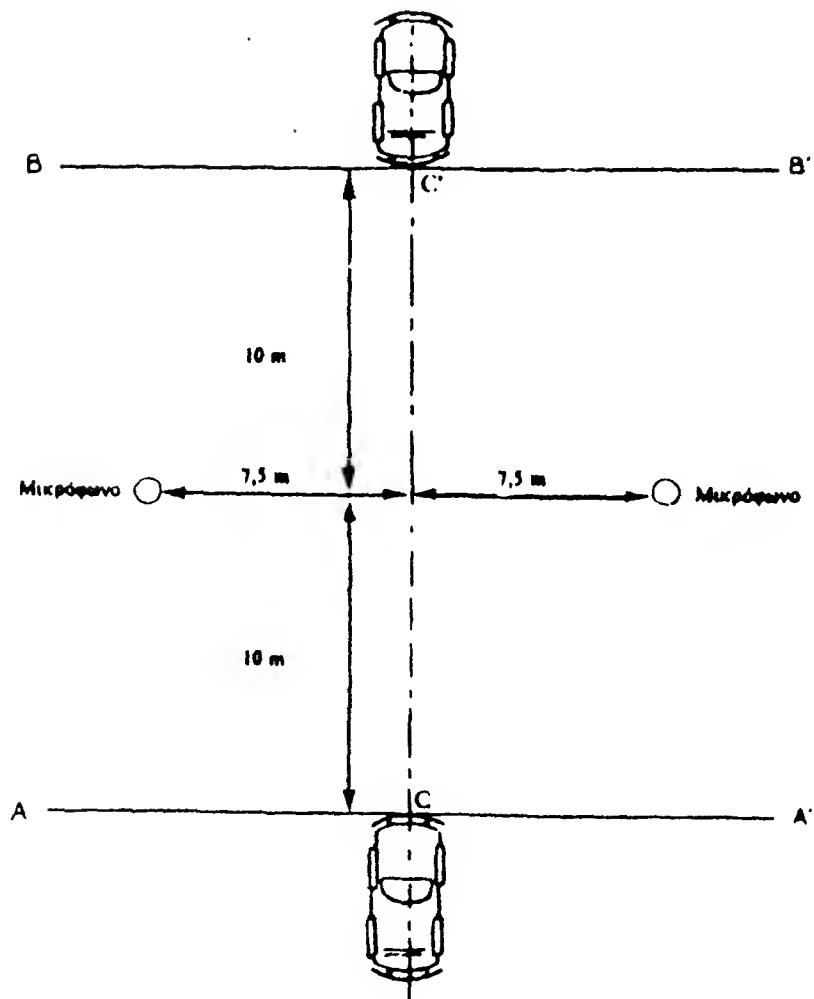
5.2.3.5.3. Η τιμή που λαμβάνεται όσωση είναι το υψηλότερο αποτέλεσμα από τις τρεις αυτές μετρήσεις.

5.3. Διατάξεις σιγαστήρων εξαερισμού που περιλαμβάνουν τινάξη ήλικα

5.3.1. Τινάξη ήλικα δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των σιγαστήρων παρά μόνο αν εξασφαλίζεται, με κατάλληλα μέσα στο επίπεδο του σχεδιασμού ή της παραγωγής, ότι επιτυγχάνεται κατά την όλική κυκλοφορία ή αποτελεσματικότητα για την τήρηση των όρων που απαιτούνται στο σημείο 5.2.2.1. Παρόμοια διάταξη θεωρείται αποτελεσματική σε όλική κυκλοφορία, αν τα άδρια εξαερισμού δεν έρχονται σε επαφή με τα τινάξη ήλικα, ή αν ο σιγαστήρας του πρωτοτύπου οχήματος, που δοκιμάζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές των σημείων 5.2.2 και 5.2.3, είναι σε κανονική

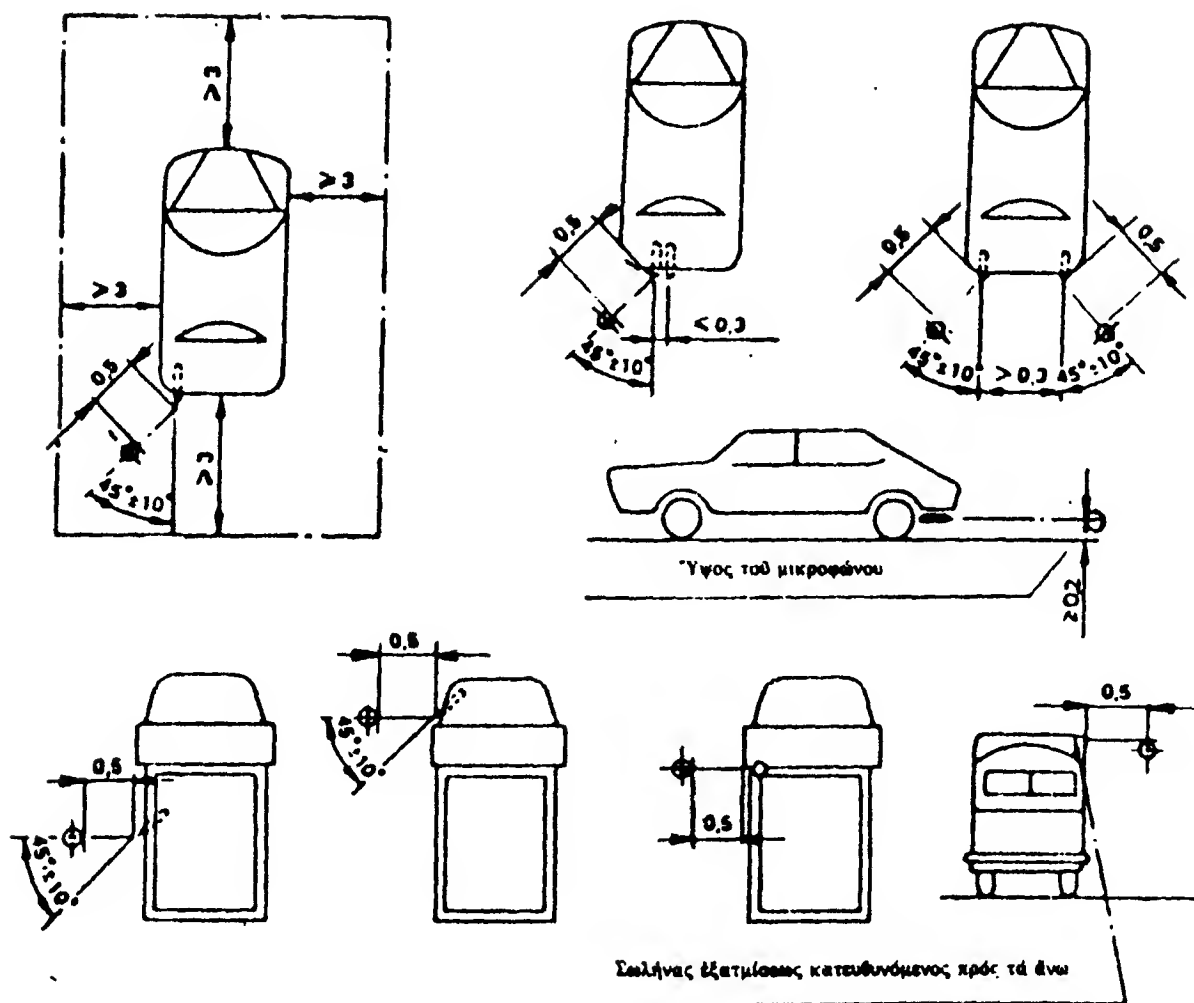
κατάσταση οδικής κυκλοφορίας πριν από τις μετρήσεις του ήχητικού επιπέδου. Αυτό μπορεί να γίνει με μία από τις τρεις δοκιμές που περιγράφονται στα σημεία 5.3.1.1, 5.3.1.2 και 5.3.1.3 κατωτέρω, ή με την αφαίρεση των ήχων οδικών από το σήμα.

- 5.3.1.1. Συνεχής δισδρομή 10.000 χμ επί οδού
- 5.3.1.1.1. Το μισό περίπου της διάρκειας αυτής πρέπει να γίνει σε κυκλοφορία εντός πόλεως και το άλλο μισό σε μεγάλες αποστάσεις και με μεγάλη ταχύτητα. Η συνεχής λειτουργία επί οδού μπορεί να αντικατασταθεί από ένα επαρκές πρόγραμμα πάνω σε ένα διάδρομο δοκιμών.
- 5.3.1.1.2. Πρέπει κατ' ανάγκη να γίνει αρκετές φορές έναλλαγή των δύο καταστάσεων ταχύτητας.
- 5.3.1.1.3. Το σύνολο του προγράμματος δοκιμών πρέπει να περιλαμβάνει δέκα διαφορετικές τριών ωρών τουλάχιστον, για να αναπαραχθούν τα ανεπιθύμητα αποτελέσματα της ψύξης και της συμπεκνύσεως.
- 5.3.1.2. Προετοιμασία σε πάγκο δοκιμών
- 5.3.1.2.1. Ο σιγαστήρας στερεώνεται επί του κινητήρα, ο οποίος είναι συζευγμένος με το δυναμομετρικό φρένο, με εξορμήματα σειράς και σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του οχήματος.
- 5.3.1.2.2. Οι δοκιμές πραγματοποιούνται σε έξι περιόδους έξι ωρών, με διαφορετικές τουλάχιστον δέκα ωρών μεταξύ κάθε στοιχειώδους δοκιμής, ώστε να αναπαραχθούν τα ανεπιθύμητα αποτελέσματα ανεπιθύμητης ψύξης και συμπεκνύσεως.
- 5.3.1.2.3. Κατά τη διάρκεια κάθε περιόδου έξι ωρών ο κινητήρας φέρεται διαδοχικά στις ακόλουθες συνθήκες:
1. σειρά 5 λεπτών, σε κατάσταση ρελαντί,
 2. σειρά μιας ώρας, με $\frac{1}{2}$ του φορτίου και με $\frac{1}{2}$ των στροφών της μέγιστης ισχύος (S),
 3. σειρά μιας ώρας, με το $\frac{1}{2}$ του φορτίου και με $\frac{1}{2}$ των στροφών της μέγιστης ισχύος (S),
 4. σειρά 10 λεπτών, με όλο το φορτίο στο $\frac{1}{2}$ των στροφών της μέγιστης ισχύος (S),
 5. σειρά 15 λεπτών, με το $\frac{1}{2}$ του φορτίου και στροφές της μέγιστης ισχύος (S),
 6. σειρά 30 λεπτών, στο $\frac{1}{2}$ του φορτίου και στροφές της μέγιστης ισχύος (S).
- Συνολική διάρκεια των έξι σειρών: τρεις ώρες.
- Κάθε περίοδος περιλαμβάνει δύο ομάδες από τις έξι σειρές που αναφέρονται ανωτέρω.
- 5.3.1.2.4. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, δεν πραγματοποιείται κυμια ψύξη του σιγαστήρα και επισημαίνεται, στην κορυφή του υποκαθεστού της ροής αέρα γύρω από το όχημα. Εν τούτοις, μετά από στήση του κατασκευαστή επιτρέπεται μία ψύξη ώστε η θερμοκρασία να μην υπερβαίνει αυτήν που σημειώνεται στην είσοδο του σιγαστήρα, όταν το όχημα κυκλοφορεί με τη μέγιστη του ταχύτητα.
- 5.3.1.3. Προετοιμασία με παλμούς
- 5.3.1.3.1. Η διάταξη εξισμύσεως, ή στοιχείο της διατάξεως αυτής, τοποθετείται επί του οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 2.3, ή επί του κινητήρα που αναφέρεται στο σημείο 2.4. Στην πρώτη περίπτωση, το όχημα τοποθετείται επί κυλινδροφόρου πάγκου. Στη δεύτερη περίπτωση ο κινητήρας τοποθετείται επί δυναμομετρικού πάγκου.
- Οι συσκευές δοκιμών, των οποίων λεπτομερές διάγραμμα δίδεται στην εικόνα 3, στερεώνονται στην έξοδο της διατάξεως σιγαστήρα. Είναι αποδεκτό κάθε άλλο σύνολο συσκευών που δίνει ισοδύναμα αποτελέσματα.
- 5.3.1.3.2. Οι συσκευές δοκιμών πρέπει να έχουν ρυθμισθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε η διέλευση των αερίων εξισμύσεως να διακόπτεται και να επαναφέρεται εναλλακτικά, μέσω της βαλβίδας που κλείνει ταχέως, κατά τη διάρκεια 2 500 κύκλων.
- 5.3.1.3.3. Το άνοιγμα της βαλβίδας πρέπει να γίνεται όταν η αντίσταση των αερίων εξισμύσεως, που μετράται σε 100 mm το λιγότερο κάτω από τη σταθερή είσοδο, φθάσει τιμή που περιλαμβάνεται μεταξύ 0,35 και 0,40 bar. Η βαλβίδα πρέπει να κλείσει όταν η πίεση αυτή δεν διαφέρει πάνω από 10 % από τη σταθεροποιημένη τιμή της που μετρήθηκε με τη βαλβίδα ανοικτή.
- 5.3.1.3.4. Ο χρονοδιακόπτης πρέπει να είναι ρυθμισμένος για τη διάρκεια της άπαισης των αερίων που προκύπτει από τις προδιαγραφές του ανωτέρω σημείου 5.3.1.3.3.
- 5.3.1.3.5. Η ταχύτητα του κινητήρα πρέπει να είναι ίση με 75 % των στροφών (S) στις οποίες ο κινητήρας δίνει τη μέγιστη ισχύ.
- 5.3.1.3.6. Η ισχύς που δείχνεται από το δυναμόμετρο πρέπει να αντιστοιχεί στο 50 % της μέγιστης ισχύος που μετράται σε 75 % του αριθμού στροφών (S) του κινητήρα.
- 5.3.1.3.7. Οι όπες αποστραγγίσεως, αν υπάρχουν, πρέπει να είναι φραγμένες κατά τη διάρκεια της δοκιμής.
- 5.3.1.3.8. Το σύνολο των δοκιμών δεν πρέπει να υπερβεί σε διάρκεια τις 48 ώρες. Αν περίοδοι ψύξης είναι αναγκαίες, τότε μπορούν να ακολουθήσουν ανά μία μετά κάθε ώρα.
- 5.3.2. Στην περίπτωση που πρέπει να εφαρμοστεί το άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και αφορά την «έγκριση ΒΟΚ», ακολουθείται η μέθοδος δοκιμών του σημείου 5.3.1.2.



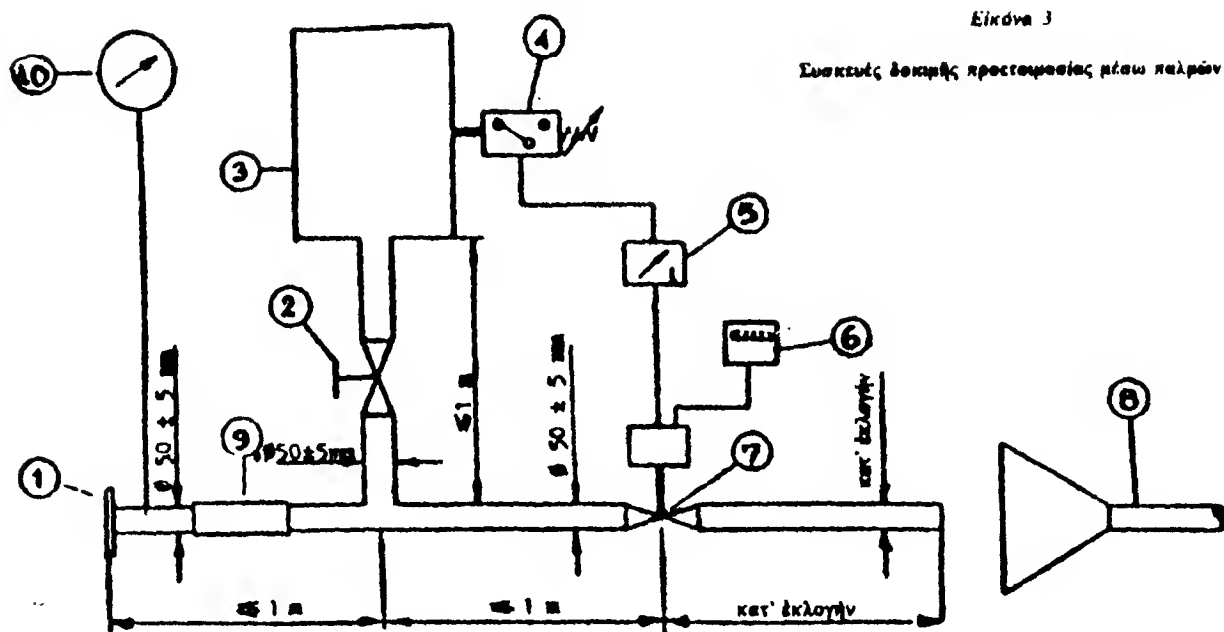
Εικόνα 1

Θέσεις των μικροφώνων για τις μετρήσεις του αχθματος έν ένωσης



Εικόνα 2

Γήπεδο δοκιμής και θέσεις του μικροφώνου για τη μέτρηση του θούλου εν στάσει
(Οι αποστάσεις εκφράζονται σε μέτρα)



1. Φιάλη ή σάκος εισόδου προς σύνδεση πίσω από τη διάταξη σιγαστήρα εξετμίσεως που δοκιμάζεται.
2. Χειροκίνητη βαλβίδα έλεγχου.
3. Δεξαμενή ισοσταθμίσσεως χωρητικότητας 35 — 40 λίτρων.
4. Μανόμετρο έπαφής' πεδίο λειτουργίας: 0,05 — 2,5 bar.
5. Χρονοδιακόπτης.
6. Μετρητής παλμών.
7. Βαλβίδα ταχείας κλείσεως: μπορεί να χρησιμοποιηθεί βαλβίδα κλείσεως με κινητήρα επφραδύνσεως ού εξετμίση διαμέτρου ≤ 20 mm. Η βαλβίδα αυτή καταβύθεται από κοχλιωτή διάταξη με συμπιεσμένο αέρα ή όποια μπορεί να αναπτύξει θύναμη 120 N υπό πίεση 4 bar. Ο χρόνος άποκρίσεως τόσο ως προς τό άνοιγμα όσο και ως προς τό κλείσιμο δέν πρέπει να υπερβαίνει 0,5 δευτερόλεπτα.
8. Άναρρόφηση αερίων εξετμίσεως.
9. Εξογκηκτος σωλήνας.
10. Μανόμετρο έλεγχου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΓΚΡΙΣΗ ΒΟΚ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΣΙΓΑΣΤΗΡΩΝ ΩΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΟΤΗΤΑΣ
(ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΙΓΑΣΤΗΡΩΝ ΣΕΛΑΤΜΙΣΕΩΣ ΩΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ)

0. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Τό παρόν παράρτημα εφαρμόζεται στην έγκριση ως τεχνικών ολότητων, κατά την έννοια του άρθρου 9α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, διατάξεων σιγαστήρων εξαιτίας ή στοιχείων των διατάξεων αυτών, που προορίζονται για στερέωση επί ενός ή περισσότερων καθορισμένων τύπων οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών M₁ και M₂, ό,τ όσον θεωρούνται ανταλλακτικά.

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

- 1.1. 'Ός «διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού ή στοιχείο της διατάξεως αυτής», νοείται κάθε στοιχείο της διατάξεως εξαιτίας, που όρίζεται στο σημείο 1.2.1 του παραρτήματος I και που προορίζεται να αντικατασταθεί επί οχήματος τό αντίστοιχο στοιχείο τοό τύπου που έχει έγκριθεί μέ τό όχημα σύμφωνα μέ τό παράρτημα I.

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΒΟΚ

- 2.1. 'Η αίτηση έγκρίσεως ΒΟΚ γιά διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού ή γιά στοιχεία παρόμοιας διατάξεως θεωρουμένης ως τεχνικής ολότητας, διαβάλλεται από τόν κατασκευαστή τοό οχήματος, τόν κατασκευαστή της τεχνικής αυτής ολότητας ή από τούς αντίστοιχους εντολοδόχους.
- 2.2. Γιά κάθε τύπο διατάξεως σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, ή στοιχεία της διατάξεως αυτής, γιά τόν όποιο ζητείται ή έγκριση ΒΟΚ, ή αίτηση έγκρίσεως πρέπει να συνοδεύεται από τά έγγραφα που αναφέρονται ακόλουθως εις τριπλούν και από τίς κάτωθι ένδείξεις:
- 2.2.1. — περιγραφή τοό (των) τύπου(-ων) οχήματος(-ων) γιά τόν (τους) όποιο(-ους) ή διάταξη ή τό στοιχείο της διατάξεως αυτής προορίζονται, όσον όφορά τά χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος I. Οι άριθμοί ή/και τά σύμβολα που χαρακτηρίζουν τόν τύπο τοό κινητήρα και τόν τύπο τοό οχήματος πρέπει να αναφέρονται.
- 2.2.2. — περιγραφή της διατάξεως τοό σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, που αναφέρει τή σχετική θέση κάθε στοιχείου της διατάξεως καθώς και τίς όδηγίες στερεώσεως.
- 2.2.3. — λεπτομερή σχέδια κάθε στοιχείου, γιά να επιτρέπεται εύκολα ή προσδιορισμός και ή αναγνώριση τους, και ένδειξη των όλικών που χρησιμοποιήθηκαν.
- Τά σχέδια αυτά πρέπει να αναφέρουν τήν προβλεπόμενη θέση γιά τήν όποχρεωτική τοποθέτηση τοό άριθμού έγκρίσεως ΒΟΚ.
- 2.3. 'Ό αιτών πρέπει να παρουσιάσει ό,τ όσον τό ζητήσει ή τεχνική όπηρεσία:
- 2.3.1. — δύο δείγματα της διατάξεως γιά τήν όποία ζητείται ή έγκριση ΒΟΚ.
- 2.3.2. — διάταξη σιγαστήρα εξαιτίας σύμφωνα μέ αυτή μέ τήν όποία ήταν άρχικά έξοπλισμένο τό όχημα κατά τήν έγκριση ΒΟΚ.
- 2.3.3. — αντιπροσωπευτικό όχημα τοό τύπου που θέ έξοκλιστεί, τό όποιο,
- όσον όφορά τη χημική στάθμη του έν κινήσει, είναι σε τέτοια κατάσταση ώστε να τηρεί τά όρια που προβλέπονται στο σημείο 5.2.2.1 τοό παραρτήματος I και τό όποιο δεν υπερβαίνει πάνω από 3 dB (A) τίς τιμές που σημειώθηκαν κατά τήν έγκριση τοό τύπου,
- και
- όσον όφορά τη χημική στάθμη του έν στάσει, τηρεί τήν τιμή που σημειώθηκε κατά τήν έγκριση τοό τύπου,
- 2.3.4. — μεμονωμένο κινητήρα που αντίστοιχεί στον ένω περιγραφόμενο τύπο οχήματος

3. ΕΓΓΡΑΦΕΙ

- 3.1. 'Η διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, ή τό στοιχεία της διατάξεως αυτής, μέ τήν εξαιμηση των τμημάτων στερεώσεως και των σωλήνων, πρέπει να φέρουν

- 3.1.1. — τό βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του κατασκευαστή της διατάξεως σιγαστήρα ως ανταλλακτικού και των στοιχείων της,
- 3.1.2. — την εμπορική επωνυμία που έχει δοθεί από τον κατασκευαστή,
- 3.1.3. — τον αριθμό έγκρισης ΕΟΚ, του οποίου προηγείται τό ή τέ χαρακτηριστικά γράμματα του κράτους που χορήγησε την έγκριση ΕΟΚ (*).
- 3.2. Τά σήματα αυτά πρέπει νά είναι άνεξίτηλα και εύανάγνωστα.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

- 4.1. Άν αίτηση, κατά την έννοια τοῦ σημείου 2.1, γίνει αποδεκτή, ή άρμόδια άρχή συντάσσει πιστοποιητικό σύμφωνα μέ τό πρότυπο πού παρουσιάζεται στό παράρτημα IV. Τοῦ αριθμοῦ έγκρίσεως πρέπει νά προηγείται τό ή τέ χαρακτηριστικά γράμματα του κράτους πού χορήγησε την έγκριση ΕΟΚ.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

5.1. Γενικές προδιαγραφές

- 5.1.1. Ἡ διάταξη σιγαστήρα ὡς ανταλλακτικό, ή στοιχείο τῆς διατάξεως αὐτῆς, πρέπει νά ἔχει σχεδιαστεί, κατασκευαστεί καί νά μπορεῖ νά στερεωθεῖ κατὰ τέτοιον τρόπο ὥστε, κάτω ἀπό κανονικές συνθήκες χρήσεως καί ἰδίως κατὰ τίς συνθήκες στίς ὁποῖες μπορεῖ νά ὀφθῇ, νά μπορεῖ τό ὄχημα νά τηρεῖ τίς προδιαγραφές τῆς περὶ αὐτῆς.

- 5.1.2. Ἡ διάταξη σιγαστήρα, ή τέ στοιχεία τῆς, πρέπει νά ἔχῃ(-ουν) σχεδιαστέ(-ουν), κατασκευαστέ(-ουν) καί νά μπορεῖ(-ουν) νά στερεωθεῖ(-ουν) κατὰ τρόπο ὥστε νά παρουσιάζῃ(-ουν), ὅσον ἀφορᾷ τά φαινόμενα διαβρώσεως στίς ὁποῖες ὑπόκειται(-νται), λογική ὄντοχή, λαμβανομένων ὑπόψη τῶν συνθηκῶν χρήσεως τοῦ ὀχήματος.

5.2. Προδιαγραφές σχετικές μέ τήν ἀχητική στάθμη

- 5.2.1. Ἡ ἀκουστική ἀποτελεσματικότητα τῆς διατάξεως σιγαστήρα ὡς ανταλλακτικό, ή στοιχείο τῆς διατάξεως αὐτῆς, ἐλέγχεται μέ τίς μεθόδους πού περιγράφονται στίς σημεία 5.2.2.4 καί 5.2.3.4 τοῦ παραρτήματος I.

Ἐφ' ὅσον ἔχει τοποθετηθεῖ ἀπὸ τό ὄχημα, πού ἀναφέρεται στό σημείο 2.3.3 τοῦ παρόντος παραρτήματος, ή διάταξη σιγαστήρα ὡς ανταλλακτικό, ή τό στοιχείο τῆς διατάξεως αὐτῆς, οἱ τιμές τῆς ἀχητικῆς στάθμης πού λαμβάνονται μέ τίς δύο μεθόδους (ὄχημα ἐν στάσει καί ἐν κινήσει) πρέπει νά τηροῦν ἕναν ἀπό τοῦς ἀκόλουθους ὅρους:

- 5.2.1.1. νά μήν ὑπερβαίνουν τίς τιμές πού βρέθηκαν μέ τόν τύπο τοῦ σχετικοῦ ὀχήματος κατὰ τήν έγκριση ΕΟΚ*

- 5.2.1.2. νά μήν ὑπερβαίνουν τίς τιμές ὁροῦ πού μετρήθηκαν στό ἴδιο ὄχημα, ὅπως αὐτό πού ἀναφέρεται στό σημείο 2.3.3, καί τό ὁποῖο εἶναι ἐξολισμένο μέ διάταξη σιγαστήρα ἐξατμίσεως τοῦ ἰδίου τύπου μέ ἐκεῖνον μέ τόν ὁποῖο ἦταν ἐξολισμένο τό ὄχημα κατὰ τήν έγκριση ΕΟΚ.

5.3. Μέτρηση ἐπιδόσεων τοῦ ὀχήματος

- 5.3.1. Ἡ διάταξη σιγαστήρα ὡς ανταλλακτικό, ή τό στοιχείο τῆς διατάξεως αὐτῆς, πρέπει νά μποροῦν νά ἐκτεταλεῖται στό ὄχημα ἐπιδόσεως οἱ ὁποῖες εἶναι παρόμοιες μέ τήν ἀρχική διάταξη σιγαστήρα ή στοιχείο τῆς διατάξεως αὐτῆς.

- 5.3.2. Ἡ διάταξη σιγαστήρα ὡς ανταλλακτικό ή, κατὰ ἐπιλογή τοῦ κατασκευαστή, τό στοιχείο τῆς διατάξεως αὐτῆς, συγκρίνεται(-ονται) μέ τήν ἀρχική διάταξη σιγαστήρα ή στοιχείο τῆς διατάξεως αὐτῆς πού εἶναι ἐπίσης καινούριο καί πού στερεώνονται διαδοχικά στό ὄχημα πού ἀναφέρεται στό σημείο 2.3.3.

- 5.3.3. Ὁ έλεγχος πρέπει νά γίνει μέ μέτρηση τῆς ἀπώλειας φθοῦρας, ὑπο τίς συνθήκες πού ορίζονται στίς σημεία 5.3.4.1 ή 5.3.4.2. Ἡ τιμή πού μετρεῖται μέ τή διάταξη σιγαστήρα ὡς ανταλλακτικό ἔνν πρέπει νά ὑπερβαίνει πάλιν ἀπό 25% τήν τιμή πού μετρήθηκε μέ τήν ἀρχική διάταξη σιγαστήρα κάτω ἀπό τίς συνθήκες πού ἀναφέρονται κατωτέρω.

(*) Β = Βέλγιο, D = Ὁμοσπονδιακή Δημοκρατία τῆς Γερμανίας, DK = Δανία, F = Γαλλία, ΕΕ = Ἑλλάς, Ι = Ἰταλία, ΙRL = Ἰρλανδία, L = Λουξεμβούργο, NL = Κάτω Χώρες, UK = Ἡνωμένο Βασίλειο.

5.3.4. Μέθοδος δοκιμής

5.3.4.1. Μέθοδος δοκιμής επί κινητήρα

Πραγματοποιούνται μετρήσεις επί του κινητήρα που αναφέρεται στο σημείο 2.3.4, όταν αυτός έχει τοποθετηθεί επί δυναμομετρικού πάγκου.

Με ανοικτό έντελως το όργανο έλγχου των αερίων, ο πάγκος πρέπει να ρυθμισθεί κατά τρόπο ώστε να επιτευχθεί η ταχύτητα περιστροφής (S) που αντιστοιχεί στη μέγιστη ισχύ του κινητήρα.

Για τη μέτρηση της αντιπίεσης, αναφέρεται στις εικόνες 1, 2 και 3 η απόσταση στην οποία πρέπει να τοποθετηθεί ή δοκιμαστική πίεση εν σχέση με τον συλλογέα εξαερίσεως.

5.3.4.2. Μέθοδος δοκιμών επί οχήματος

Οι μετρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται επί του οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 2.3.3.

Η δοκιμή πρέπει να γίνεται:

- είτε επί οδού,
- είτε επί κυλινδρόφορου δυναμομετρικού πάγκου.

Με έντελως ανοικτό το όργανο έλγχου των αερίων, ο κινητήρας πρέπει να φορτίζεται κατά τρόπο ώστε να επιτευχθεί η ταχύτητα περιστροφής (S) που αντιστοιχεί στη μέγιστη ισχύ του.

Για τη μέτρηση της αντιπίεσης, αναφέρεται στις εικόνες 1, 2 και 3 η απόσταση στην οποία πρέπει να τοποθετηθεί ή δοκιμαστική πίεση εν σχέση με τον συλλογέα εξαερίσεως.

5.4. Συμπληρωματικές διατάξεις για τις διατάξεις σιγαστήρων ή στοιχεία των διατάξεων αυτών με πλήρωση από ινυδά ολική

Ινυδά ολική δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των διατάξεων σιγαστήρων ως ανταλλακτικών, ή των στοιχείων των διατάξεων αυτών, παρά μόνο αν εξασφαλίζεται με κατάλληλη μέτρα κατά τη σχεδίαση ή κατά την παραγωγή ότι επιτυγχάνεται η αποτελεσματικότητας που επιτρέπει να τηρούνται τα όρια που προδιαγράφονται στο σημείο 5.2.2.1 του παραρτήματος 1.

Παρόμοια διάταξη σιγαστήρα θεωρείται ως αποτελεσματική κατά την οδική κυκλοφορία, αν τα αέρια εξαερίσεως δεν έρχονται σε επαφή με τα ινυδά ολική, ή αν μετά τη διέλευση των ινυδών ολικών, και άρα η διάταξη σιγαστήρα έχει δοκιμασθεί επί οχήματος σύμφωνα με τις μεθόδους των σημείων 5.2.2 και 5.2.3 του παραρτήματος 1, η ήχητική στάθμη είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ανωτέρω σημείου 5.2.1.

Αν ο όρος αυτός δεν τηρείται, το σύνολο της διατάξεως σιγαστήρα υπόκειται σε προετοιμασία. Η τελευταία αυτή γίνεται μέσω μιας από τις τρεις μεθόδους που περιγράφονται στο σημείο 5.3.1.1, 5.3.1.2, ή 5.3.1.3 του παραρτήματος 1.

Μετά την προετοιμασία, η ήχητική στάθμη ελέγχεται σύμφωνα με το ανωτέρω σημείο 5.2.1.

Όταν εφαρμόζεται η διαδικασία του σημείου 5.2.1.2, ή εφόσον την έγκριση ΕΟΚ μπορεί να ζητήσει την προετοιμασία της άρτιας διατάξεως σιγαστήρα, ή να παρουσιάσει μία κενή άρτια διαταξη σιγαστήρα.

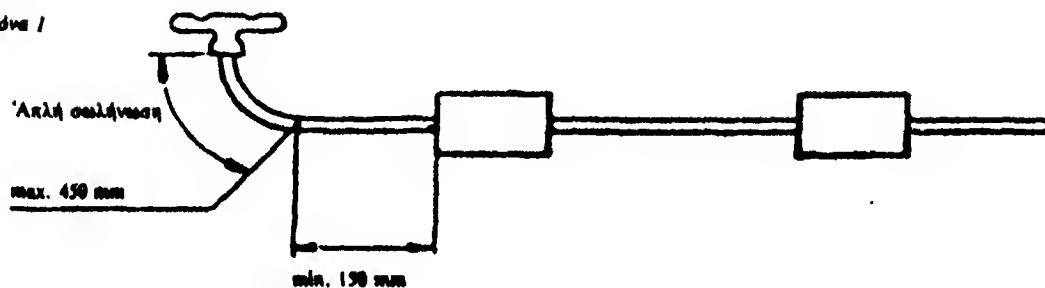
6. ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

6.1. Κάθε διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικό, ή στοιχείο παρόμοιας διατάξεως, που φέρει αριθμό έγκρισης ΕΟΚ σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, πρέπει να είναι σύμφωνα με τον τύπο της συγκεκριμένης διατάξεως σιγαστήρα και να τηρεί τις απαιτήσεις του ανωτέρω σημείου 5.

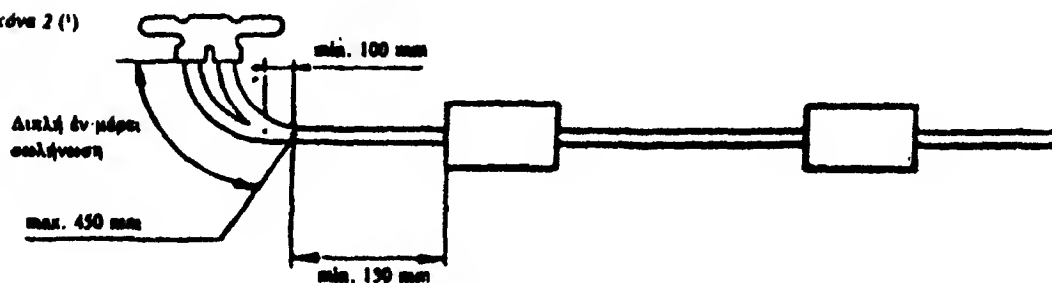
6.2. Προκειμένου να ελεγχθεί ή απαιτούμενη πιστότητα προς το ανωτέρω σημείο 6.1, λαμβάνεται ως δείγμα από τη σειρά μία διάταξη σιγαστήρα, ή στοιχείο παρόμοιας διατάξεως, που φέρει τον αριθμό έγκρισης ΕΟΚ. Θεωρείται ότι η παραγωγή είναι σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας εάν οι ήχητικές σταθμές που μετρούνται σύμφωνα με το σημείο 5.2, δεν υπερβαίνουν πάνω από 1 dB (A) τη σταθμική που μετρήθηκε κατά την έγκριση ΕΟΚ του τύπου αυτού διατάξεως σιγαστήρα, ή στοιχείου παρόμοιας διατάξεως.

Σημεία μετρήσεως — Άπώλεια φορτίου

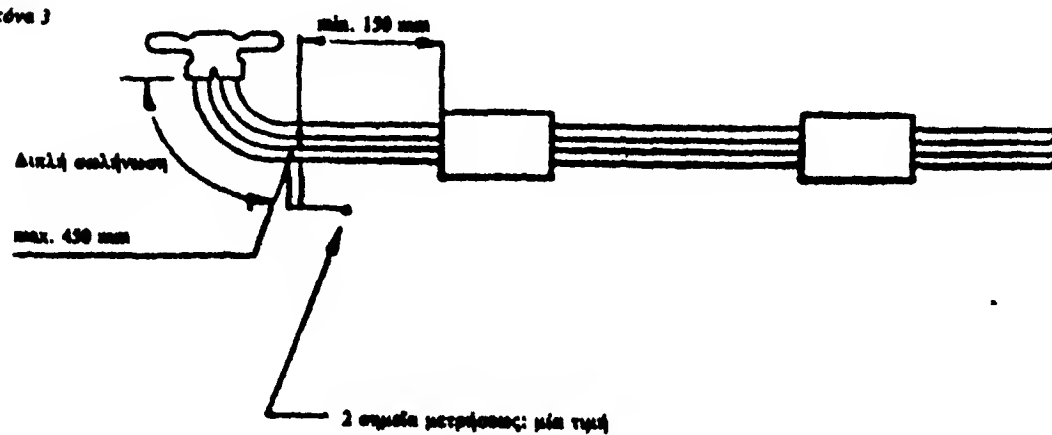
Elektronika 1



Exercice 2 (1)



Exercice 3



(¹) Σε περίπτωση αδυναμίας να χρησιμοποιηθεί η εικόνα 3.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μέγεθος σχήμα: Α 4 (210 x 297 mm)

Ένδειξη της Υπηρεσίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΕΧΝΙΚΗΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΗ

(Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών και άρα των την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμολκούμενων τους)

Λαμβανομένων υπόψη των τροποποιήσεων σύμφωνα με την οδηγία 81/334/ΕΟΚ

- Αριθμός έγκρισης ΕΟΚ
1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος:
 2. Τύπος οχήματος:
 - 2.1. Κατά περίπτωση, κατάλογος των οχημάτων που λαμβάνονται υπόψη δυνάμει του σημείου 5.2.2.4.3.1.2 του παραρτήματος Ι
 3. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή:
 4. Κατά περίπτωση όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του εντολοδόχου του κατασκευαστή:
 5. Κινητήρας:
 - 5.1. Κατασκευαστής:
 - 5.2. Τύπος:
 - 5.3. Μοντέλο:
 - 5.4. Μέγιστη ισχύς (1) kW σε στροφές/λεπτό
 6. Μετάδοση: μη αυτόματα κφότω ταχυτήτων/αυτόματα κφότω ταχυτήτων (2)
 - 6.1. Αριθμός λόγων:
 7. Έξοχλισμός:
 - 7.1. Σησατέρες έλατρίσεως:
 - 7.1.1. Κατασκευαστής, ενέσχυμένος εντολοδόχος:
 - 7.1.2. Μοντέλο:
 - 7.1.3. Τύπος: σύμφωνα με σχέδιο άρθ.:
 - 7.2. Σησατέρες εισαγωγής:
 - 7.2.1. Κατασκευαστής, ενέσχυμένος εντολοδόχος:
 - 7.2.2. Μοντέλο:
 - 7.2.3. Τύπος: σύμφωνα με σχέδιο άρθ.:
 - 7.3. Διαστάσεις των έλαστικών:

(1) Πού καθορίζεται σύμφωνα με την οδηγία 80/1269/ΕΟΚ (ΕΕ άρθ. L 375 της 31. 12. 1980).

(2) Διαγράφεται ή περιττή ένδειξη.

B Μετρήσεις:

B.1. Ήχητική στάση του οχήματος ¹⁾ εν κινήσει:

	Αποτελέσματα μετρήσεων		Θόσος του μοκλού ταχυτήτων
	Άριστερά ΔΒ(Α) (?)	Δεξιά ΔΒ(Α) (?)	
1η μέτρηση			
2η μέτρηση			
3η μέτρηση			
4η μέτρηση			
Αποτέλεσμα τής δοκιμής:	ΔΒ(Α)/Ε (?)		

B.2. Ήχητική στάση του οχήματος ²⁾ εν στάσει:

	dB(A)	Αριθμός στροφών του κινητήρα
1η μέτρηση		
2η μέτρηση		
3η μέτρηση		
Αποτέλεσμα της δοκιμής:	dB(A)/E (*)	

9. Τό οχήμα παρουσιάστηκε προς δοκιμή στις:
10. Τεχνική έκθεση/έκθεση/έκθεση με τις δοκιμές δοκιμής:
11. Ήμερομηνία του πρακτικού που χορηγήθηκε από την έκθεση αυτή:
12. Αριθμός του πρακτικού που χορηγήθηκε από την έκθεση:
13. Ή δοκιμή δυνάμει άρθρου 131 της ν. 131/1981 χορηγείται/απορρίπτεται (*) (*)
14. Τόπος:
15. Ήμερομηνία:
16. Υπογραφή:
17. Τα ακόλουθα έγγραφα και εξαρτήματα που φέρουν την έγκριση δοκιμής που αναφέρεται άνωτέρω επισυνάπτονται στο παρόν παράρτημα (να συμπληρωθεί αν χρειάζεται):
18. Ένδεχόμενες παρατηρήσεις:

(1) Έκθεση που ελήφθη σύμφωνα με την οδηγία 81/334/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 131 της 18. 5. 1981).

(2) Διαγράφεται ή περιττή ένδειξη.

(*) Οι τιμές μετρήσεων παρουσιάζονται κατόπιν έγκρισης dB (A) σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 5.2.2.5.1 του παραρτήματος I.

(*) Τό «Ε» δείχνει ότι πρόκειται για μετρήσεις που έγιναν σύμφωνα με την οδηγία 81/334/ΕΟΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μέγιστο σχήμα: Α 4 (210 x 297 mm).

Όνομασία της Υπηρεσίας

ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΟΚ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΟΤΗΤΟΣ

(άρθρο 9α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των συμπλεκωμένων τους)

Τεχνική ολότης: Διάταξη συστήρα εξετρίσεως ως άνταλλακτικό

Αριθμός έγκρίσεως ΕΟΚ της τεχνικής ολότης (1)

1. Βιομηχανικό ή έμπορικό σήμα:

2. Τύπος:

3. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση τοῦ κατασκευαστή:

4. Κατά περίπτωση όνοματεπώνυμο και διεύθυνση τοῦ εντολοδόχου τοῦ κατασκευαστή:

5. Στοιχεία της τεχνικής ολότης:

6. Βιομηχανικό ή έμπορικό σήμα τοῦ (τῶν) τύπου(-ων) οχήματος(-ων) με κινητήρα γιά τό οποίο προσρίζεται ή διάταξη συστήρα (2):

7. Τύπος(-οι) οχήματος(-ων) από τόν αριθμό σειράς μέχρι τόν αριθμό σειράς

8. Κινητήρας:

8.1. Φύση (με ήλεκτρική άνάφλεξη, άισα):

8.2. Κάκλοι: δίχρονος, τετράχρονος:

8.3. Κυβισμός:

8.4. Μέγιστη ισχύς τοῦ κινητήρα (2) kW σε στροφές/λεπτό

9. Αριθμός λόγων τοῦ κβατίου ταχυτήτων:

10. Χρησιμοποιούμενοι λόγοι τοῦ κβατίου ταχυτήτων:

11. Λόγος(-οι) τοῦ άξονα:

12. Τιμές της ηχητικής ενθάρης
— όχημα εν κίνησει dB(A), ταχύτης σταθεροποιημένη πρίν τήν άνιτάχυνση σε km/h
— όχημα εν στάσει dB(A), σε στροφές/λεπτό

(1) Προηγούνται τό ή τό χαρακτηριστικά γράμματα τοῦ κράτους τοῦ χορηγῆ τήν έγκριση: Β = Βέλγιο, D = Όμοσπονδιακή Διμοκρατία της Γερμανίας, DK = Δανία, F = Γαλλία, ΕΛ = Έλλάς, Ι = Ιταλία, IRL = Ιρλανδία, L = Λουξεμβούργο, NL = Κάτω Χώρες, UK = Ηνωμένο Βασίλειο.

(2) Εάν άνιφέρονται περισσότεροι τοῦ ενός τύποι, τό σημεία 7 άς και 14 πρέπει νά συμπληρωθούν γιά καθέναν από τούς τύπους ατόῦς.

(3) Πού καθορίζεται σύμφωνα με τήν οδηγία 80/1269/ΕΟΚ (ΕΕ άριθ. L 373 της 31. 12. 1980).

13. Διακύμανση της δαπάνης φορτίου:
14. Ένδεχομενο περιορισμοί στον άφορο τη χρήση και προδιαγραφές στερεώσεως:
15. Ήμερομηνία παρουσίσεως του μοντέλου για τη χορήγηση της έγκρισης ΕΟΚ της τεχνικής ολότητας:
16. Τεχνική ύπηρεσία:
17. Ήμερομηνία του πρακτικού που χορηγήθηκε από την τεχνική ύπηρεσία:
18. Αριθμός του πρακτικού που χορηγήθηκε από την τεχνική ύπηρεσία:
19. Η έγκριση ΕΟΚ της τεχνικής ολότητας χορηγείται/έπικυρώνεται (!)
20. Τόπος:
21. Ήμερομηνία:
22. Υπογραφή:
23. Τα ακόλουθα έγγραφα και εξαρτήματα που φέρουν τον άνωτέρω αριθμό της τεχνικής ολότητας επισυνάπτονται στην παρούσα ανακοίνωση (να συμπληρωθεί αν χρειάζεται)
24. Παρατηρήσεις:

Άρθρο 7

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος της απόφασης αυτής καταργούνται ορισμένα άρθρα, σχήματα και το υπόδειγμα ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ των κοινών Υπουργικών αποφάσεων αριθ. 1220/13/79 και 32764/734/80 των Υπουργών Κοινωνικών Υπηρεσιών και Συγκοινωνιών, αντ' αυτών δε ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις της παρούσας απόφασης και ειδικότερα:

α) Αντί του άρθρου 2 της κοινής υπουργικής απόφασης με αριθ. 32764/734/80 ισχύουν οι παράγραφοι 5.2.2.1 και 5.2.2.1α του παραρτήματος Ι και με τις προϋποθέσεις των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 3 της παρούσας.

β) Αντί του άρθρου 4 της κοινής υπουργικής απόφασης 1220/13/79 ισχύουν οι παράγραφοι 5.2.2.2, 5.2.2.3, 5.2.2.4 και 5.2.2.5 του παραρτήματος Ι της παρούσας.

γ) Αντί του άρθρου 5 της κοινής υπουργικής απόφασης 1220/13/79 ισχύει η παράγραφος 5.2.3 του παραρτήματος Ι της παρούσας.

δ) Αντί των σχημάτων 1 και 2 καθώς και του υποδείγματος ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ της κοινής υπουργικής απόφασης με αριθ. 1220/13/79, ισχύουν οι εικόνες 1 και 2 του παραρτήματος Ι καθώς και το ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ του παραρτήματος ΙΙΙ της παρούσας αντιστοίχα.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 17 Ιουνίου 1988

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΙΑΝ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛ., ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΕΥΑΓΓ. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Κ. ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ

Αριθ. Γ/20/81568/899

(2)

Έγκριση τύπου ΕΟΚ για την αποδεκτή ηχητική στάθμη και τη διάταξη εξάτμισης των μοτοσυκλετών και συναφείς διατάξεις.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡ/ΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

α) του άρθρου 84 παρ. 1 και 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το Ν. 614/1977 (ΦΕΚ 167/Α/1977) «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας»,

β) του άρθρου 1, παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/1982 (ΦΕΚ 34/Α/1983) «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου», όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/1984 (ΦΕΚ 70/Α/1984) «Συμμετοχή της Ελλάδας στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά, στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και του Οργανισμού Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ», όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 του Ν. 1775/1988 (ΦΕΚ 101/Α/24.5.1988) «Εταιρείες παροχής Επιχειρηματικού κεφαλαίου και άλλες διατάξεις»,

γ) της κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας Α 9211/1737/3.12.1987 (ΦΕΚ 702/Β/4.12.87) «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Εθνικής Οικονομίας»,

δ) της παρ. 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) «για την προστασία του περιβάλλοντος», αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Με την απόφαση αυτή αποσκοπείται η εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 14 του Ν. 1650/86 (ΦΕΚ 160/Α/16.10.86) και συγχρόνως η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 78/1015/ΕΟΚ της 23ης Νοεμβρίου 1978 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στην αποδεκτή ηχητική στάθμη και στη διάταξη εξάτμισης των μοτοσυκλετών», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Ειδική Έκδοση της 31ης Δεκεμβρίου 1980), κατηγορία 15 Προστασία του Περιβάλλοντος και του Καταναλωτή, τόμος 001, σελίδα 189), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τις Οδηγίες: α) 87/56/ΕΟΚ της 18ης Δεκεμβρίου 1986 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 78/1015/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξάτμισης των μοτοσυκλετών» που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τεύχος L 24 της 27ης Ιανουαρίου 1987, σελίδα 42.

Άρθρο 2

1. Οι διατάξεις της παρούσας απόφασης εφαρμόζονται στα οχήματα με κινητήρα, που προορίζονται να κυκλοφορούν στις οδούς, με ή χωρίς πλάγιο καλάνι (side car), έχουν δύο τροχούς και μέγιστη ταχύτητα από κατασκευής μεγαλύτερη από 50 χλμ/ώρα.

2. Για να χορηγηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών το πιστοποιητικό μέτρησης της ηχητικής στάθμης, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του σχετική αίτηση.

Η αίτηση αυτή γίνεται δεκτή μόνον εφόσον δεν είχε υποβληθεί παρόμοια αίτηση για τον ίδιο τύπο του κατά το άρθρο 2 οχήματος, στην αρμόδια αρχή κάποιου άλλου κράτους μέλους.

3. Μετά την πραγματοποίηση των δοκιμών, που προβλέπονται στο παράρτημα Ι της παρούσας απόφασης από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, εφόσον υπάρχει αυτή η δυνατότητα, ή εφόσον δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα από αναγνωρισμένο ειδικό εργαστήριο κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκδίδεται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών το πιστοποιητικό, υποδείγμα του οποίου φαίνεται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας, που καθορίζει αν στο συγκεκριμένο τύπο του κατά το άρθρο 2 οχήματος τηρούνται ή όχι οι προδιαγραφές του πίνακα του παραρτήματος Ι.

Από ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού αυτού στέλνεται στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών, μέσα σ' ένα μήνα από τη σύνταξη του. Επίσης ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού χορηγείται στον αιτούντα.

Άρθρο 3

1. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ασκεί επίβλεψη, στην ανάγκη και με συνεργασία των υπόλοιπων κρατών μελών, στο μέτρο που αυτή είναι απαραίτητη και δειγματοληπτικά, για την εξασφάλιση της πιστότητας των κατά το άρθρο 2 οχημάτων, με το πρωτότυπο που εξετάστηκε και για το οποίο εκδόθηκε το πιστοποιητικό του άρθρου 2.

2. Επίσης, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών παίρνει τα απαραίτητα μέτρα, ώστε να ενημερώνεται για τυχόν διακοπή της παραγωγής ή οποιασδήποτε μεταβολής του τύπου του κατά το άρθρο 2 οχήματος που εγκρίθηκε.

3. Αν το Υπουργείο κρίνει, ότι κάποια μεταβολή δεν επηρεάζει τα δεδομένα, με βάση τα οποία έδωσε το παραπάνω πιστοποιητικό, κάνει γνωστό στον κατασκευαστή ή στον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του στην Ελλάδα, ότι το πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί, ισχύει.

4. Εφόσον, όμως, κρίνει ότι η μεταβολή επηρεάζει τα δεδομένα, με τρόπο ώστε να είναι ανάγκη να τροποποιηθεί το πιστοποιητικό ή να εκδοθεί νέο, τότε πληροφορεί τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του για την ανάγκη να γίνουν νέοι έλεγχοι και δοκιμές.

5. Στην περίπτωση αυτή το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών πρέπει να στείλει αντίγραφο του πιστοποιητικού που τροποποιήθηκε ή του νέου πιστοποιητικού, μέσα σ' ένα μήνα, στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών, και τους γνωρίζει τον αριθμό του πλαισίου του τελευταίου, του κατά το άρθρο 2 οχήματος που κατασκευάστηκε σύμφωνα με το παλαιό πιστοποιητικό και αριθμό πλαισίου του πρώτου οχήματος που κατασκευάστηκε σύμφωνα με το νέο ή με αυτό που τροποποιήθηκε.

6. Το παράρτημα Ι της παρούσας τροποποιείται και τα σημεία 2.1.1, 2.1.4.3.1 και 2.1.4.3.2 αντικαθίσταται από την 1η Οκτωβρίου 1988 από τα αντίστοιχα σημεία σύμφωνα με το παράρτημα ΙΑ της παρούσας.

Άρθρο 4

1. Από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας δεν επιτρέπεται η χορήγηση έγκρισης τύπου από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών του κατά το άρθρο 2 οχήματος που δεν πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι της παρούσας.

2. Από την 1η Οκτωβρίου 1988 οι αρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες:

– για τις κατηγορίες μοτοσυκλετών που αποτελούν αντικείμενο έγκρισης από εθνικής πλευράς εφαρμόζουν, έπειτα από αίτηση του κατασκευαστή ή του εντολοδόχου του και ως βάση μιας έγκρισης από εθνικής πλευράς, τις εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας αντί των αντίστοιχων εθνικών προδιαγραφών, σύμφωνα με τα ειδικότερον οριζόμενα στο άρθρο 6 της παρούσας·

– για τις κατηγορίες των μοτοσυκλετών που δεν αποτελούν αντικείμενο έγκρισης από εθνικής πλευράς, δεν δύνανται να αρνηθούν την καταχώριση στα μητρώα ούτε να απαγορεύσουν την πώληση, την κυκλοφορία ή τη χρήση των μοτοσυκλετών αυτών με το πρόσχημα ότι τηρούνται οι εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές της παρούσας και όχι οι αντίστοιχες εθνικές προδιαγραφές.

3. Από τις ημερομηνίες που καθορίζονται στον πίνακα του σημείου 2.1.1. του παραρτήματος ΙΑ και όσον αφορά τη λήψη της έγκρισης από εθνικής πλευράς για τρεις κατηγορίες μοτοσυκλετών, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές:

– δεν μπορούν πλέον να χορηγούν το πιστοποιητικό που προβλέπεται στο άρθρο 2 για τύπο μοτοσυκλέτας του οποίου το ηχητικό επίπεδο και η διάταξη εξάτμισης δεν συμφωνούν με τις διατάξεις της παρούσας·

– μπορούν να αρνηθούν την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός τύπου μοτοσυκλέτας του οποίου το ηχητικό επίπεδο ή η διάταξη εξάτμισης δεν συμφωνούν με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

4. Δύο χρόνια μετά από τις ημερομηνίες που αναφέρει η παρ. 3 του παρόντος άρθρου, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές μπορούν να απαγορεύσουν την έναρξη κυκλοφορίας κάθε νέας μοτοσυκλέτας αν η ηχητική στάθμη και η διάταξη εξάτμισης της δεν συμφωνούν με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 5

Τα παραρτήματα που αναφέρονται στα προηγούμενα άρθρα προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστα μέρη της παρούσας απόφασης και έχουν ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΠΟΔΕΚΤΕΣΗΧΗΤΙΚΕΣ ΣΤΑΘΜΕΣ ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΣ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Τύπος μοτοσυκλέτας στον οποίο στην μηχανή σταθμίζονται στη διάταξη εξάτμισης «Ως «τύπος μοτοσυκλέτας δικιν άφικρά στην μηχανή σταθμίζονται στη διάταξη εξάτμισης» νοούνται οι μοτοσυκλέτες που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές ως προς τα εξής βασικά στοιχεία:

1.1.1. στον τύπο του κινητήρα (δύχρονος ή τετράχρονος, με έμβολο παλινδρομικό ή περιστροφικό, άριθμός και όγκος των κυλίνδρων, άριθμός και τύπος εξερευνητήρων ή συστημάτων έγχύσεως, διάταξη βαλβίδων, μέγιστη ισχύς και άντίστοιχη κατάσταση λειτουργίας (περιστροφής) κατά την έμφεμερή της πιεσούσης όδηγίας, άμφόβει, γιά τους κινητήρες με περιστροφικό έμβολο, να θεωρηθεί ως κυλινδρισμός ο δικλίσους όγκος του θαλάμου·

1.1.2. στο σύστημα μεταδόσεως, ιδίως στον άριθμό των λόγων των ταχυτήτων και στον έποικιλιαπλισμισμό της·

1.1.3. στον άριθμό, στον τύπο και στη διεύθετη των διατάξεων εξάτμισης.

1.2. Διάταξη εξάτμισης

Έως «διάταξη εξάτμισης» νοείται μία πλήρης συλλογή στοιχείων άνεγκαιών γιά να περιλαμβάνουν τό θόρυβο που προκαλείται από τον κινητήρα της μοτοσυκλέτας και από την εξάτμιση της.

1.3. Διάταξη εξάτμισης διαφορετικών τύπων

Έως «διατάξεις εξάτμισης διαφορετικών τύπων» νοούνται οι διατάξεις που χαρακτηρίζουν μεταξύ τους βασικές διαφορές· αυτές οι διαφορές δίνονται να αναφέρονται στις ακόλουθα χαρακτηριστικά:

1.3.1. οι διατάξεις των οποίων τα στοιχεία ψέφουν διαφορετικά διαφορετικά ή έμπλεκτικά σήματα·

1.3.2. οι διατάξεις γιά τις όποιες τα χαρακτηριστικά των υλικών που αποτελούν έιναι ολνθόποτε στοιχείο είναι διαφορετικά ή των οποίων τα στοιχεία έχουν έιναι διαφορετικό σχήμα ή μέγεθος·

1.3.3. οι διατάξεις γιά τις όποιες οι άρχές λειτουργίας ενός τουλάχιστον στοιχείου είναι διαφορετικές·

1.3.4. οι διατάξεις των οποίων τα στοιχεία συνδυάζονται διαφόρος.

1.4. Στοιχείο μιας διατάξεως ογαστήρα εξάτμισης ή εισαγωγής

Έως «στοιχείο μιας διατάξεως ογαστήρα εξάτμισης ή εισαγωγής» νοείται έιναι εκ των άπομονωμένων συστατικών στοιχείων των οποίων τό σύνολο σχηματίζει τη διάταξη εξάτμισης (παράδειγματος χάρη: σωλήνες ή σωληνώσεις εξάτμισης, ο κυρίως όνομαζόμενος ογαστήρας) ή ή διάταξη εισαγωγής (φίλτρο άέρος).

Αν ο κινητήρας είναι έφοδιασμένος με ένα φίλτρο άέρος και/ή με ένα άποσβεστήρα δοσθών εισαγωγής άπαφείητο γιά να τηρηθούν οι όρισκές τιμές της μηχανής σταθμίζονται από τό φίλτρο και/ή αυτός ο άποσβεστήρας πρέπει να θεωρηθούν ως στοιχεία που έχουν την αυτή σημασία με τη διάταξη εξάτμισης.

2. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣΗΧΗΤΙΚΕΣ ΣΤΑΘΜΕΣ

2.1. Θόρυβος μοτοσυκλέτας σε κίνηση

2.1.1. Όρια

Η μηχανή σταθμίζονται μοτοσυκλέτων που μετράται υπό τις συνθήκες που προβλέπονται στα σημεία 2.1.2 έως 2.1.5 δέν πρέπει να επεμβαίνει τα ακόλουθα όρια:

Κατηγορία κυλίνδρου σε cm^3	Χρονικός τόνος Hz , γηγενής cm^3/s σε dB(A)
≤ 80	78
≤ 125	80
≤ 350	83
≤ 500	85
> 500	86

2.1.2. Συσκευές μετρήσεως

2.1.2.1. Άκουστικές μετρήσεις

Η συσκευή ακουστικής μετρήσεως είναι ένα ήχομετρο ακριβείας, σύμφωνα προς το πρότυπο που περιγράφεται στη δημοσίευση αριθ. 179 «ήχομετρα ακριβείας» δεύτερη έκδοση, της Διεθνούς Ήλεκτροτεχνικής Επιτροπής (CIE). Για τις μετρήσεις χρησιμοποιείται η απάντηση «ταχεία» του ήχομετρου καθώς και το δίκτυο ισοσταθμίσεως «Α», που περιγράφονται επίσης σ' αυτή τη δημοσίευση.

Στην αρχή και στο τέλος κάθε ομαλής μετρήσεων το ήχομετρο βαθμονομείται ορισμένως προς τις ενδείξεις του κατασκευαστικού μίση μίας μετρίλλου ήχητικής πηγής (πιεζοηλεκτρικής χάρη ενός εμβολοφόρου (πίεση-ήχου)).

2.1.2.2. Μετρήσεις ταχύτητας

Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα και η ταχύτητα της μοτοσυκλέτας επί της διαδρομής δοκιμής καθορίζονται με μία ακρίβεια κατά το μάλλον ή ήττον ίση προς 3%.

2.1.3. Συνθήκες μετρήσεως

2.1.3.1. Κατάσταση μοτοσυκλέτας

Κατά τη διάρκεια των μετρήσεων η μοτοσυκλέτα πρέπει να είναι σε έτοιμη κατάσταση κινήσεως (με ύψος ψύξεως, λιπαντικά, καύσιμα, ελαστικά, εφεδρικό τροχή και οδηγό).

Πριν από την αρχή των μετρήσεων ο κινητήρας της μοτοσυκλέτας ψύχεται με θερμοκρασία κανονικής λειτουργίας. Αν η μοτοσυκλέτα είναι εφοδιασμένη με ανεμιστήρες αυτόματου χειρισμού, κάθε επέμβαση εκ' αυτής της διατάξεως αποκλείεται κατά τη μέτρηση του ήχητικού επιπέδου. Για τις μοτοσυκλέτες που έχουν πλέον του ενός κινητήρα τροχού χρησιμοποιείται μόνον η μετάδοση που προβάλλεται για την κανονική οδήγηση επί οδού. Στην περίπτωση που η μοτοσυκλέτα είναι εφοδιασμένη με ένα side-car, αυτό αφαιρείται για τη δοκιμή.

2.1.3.2. Γήπεδο δοκιμής

Το γήπεδο δοκιμής πρέπει να αποτελείται από μία κεντρική διαδρομή επιταχύνσεως περιβαλλόμενη από μία επιφάνεια δοκιμής πρακτικώς επίπεδη. Η διαδρομή επιταχύνσεως πρέπει να είναι επίπεδη. Ο διάδρομος κυλήσεως πρέπει να είναι στεγνός και σχεδιασμένος κατά τρόπο ώστε ο θόρυβος κυλήσεως να παραμένει ασθενής.

Στο γήπεδο δοκιμής οι συνθήκες ελεύθερου ακουστικού πεδίου πρέπει να τηρούνται με ακρίβεια 1 dB μεταξύ της ήχητικής πηγής, που τοποθετείται στο μέσον της διαδρομής επιταχύνσεως, και του μικροφώνου. Αυτή η συνθήκη θεωρείται ότι πληρούται όταν δεν υπάρχουν σημαντικά πεδία ανακλώμενα από θόρυβο, όπως φράκτες, δρόμοι, γέφυρες ή κτίρια, σε απόσταση 50 μ. περί το κέντρο της διαδρομής επιταχύνσεως. Η επιφάνεια του γηπέδου πρέπει να αποτελείται, σε ελάχιστη έκταση 10 μ. περί το κέντρο της διαδρομής επιταχύνσεως, από σκληρό έλικό, όπως σκυρόδεμα, ασφαλτός, ή κάθε άλλο έλικό ακουστικώς ισοδύναμο. Δεν πρέπει να καλύπτεται ούτε από φρέσκο χιόνι, ούτε από υψηλή χλόη, ούτε από μόρια γης, ούτε από στάσιμη.

Κανένα εμπόδιο ικανό να επιρρέσει στο ήχητικό πεδίο δεν πρέπει να εφίσταται πλησίον του μικροφώνου και οδός πρέπει να παρεμβάλλεται μεταξύ του μικροφώνου και της ήχητικής πηγής. Ο εφοδιασμένος με τις μετρήσεις παρατηρητής πρέπει να τοποθετείται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται κάθε παραποίηση των ενδείξεων της συσκευής μετρήσεως.

2.1.3.3. Διάφορα

Οι μετρήσεις δεν δύναται να πραγματοποιούνται σε περίπτωση διημενών ατμοσφαιρικών συνθηκών, και ιδίως σε περίπτωση καταιγίδων.

Για τις μετρήσεις, η ισοσταθμισμένη (A) ήχητική στάθμη ακουστικών πηγών άλλων από αυτές της υπό δοκιμή μοτοσυκλέτας, ως επίσης και η ήχητική στάθμη που προκύπτει εκ του ανέμου, πρέπει να είναι κατώτερα τουλάχιστον κατά 10 dB(A) από τη ήχητική στάθμη που προκαλείται από τη μοτοσυκλέτα. Το μικρόφωνο δύναται να είναι εφοδιασμένο με ένα κατάλληλο πέτασμα προστασίας κατά του ανέμου, λαμβανόμενη υπόψη της επιρροής του επί της ευαισθησίας και των χαρακτηριστικών διεισδύσεως του μικροφώνου.

- 2.1.4. Μέθοδος μετρήσεως
- 2.1.4.1. Φύση και αριθμός μετρήσεων
 Η μέγιστη λοκατιθωμένη (Α) ήχητική ένταση εκφρασμένη σε dB, μετράται κατά τη διάρκεια της διελεύσεως της μοτοσυκλέτας μεταξύ των γραμμών ΑΑ' και ΒΒ' (εικόνα 1). Η μέτρηση δεν ισχύει όταν καταγραφεί μία τιμή αλφής που αποκλίνει άνωμάλως εκ της γενικής ήχτικης εικόνας.
- Δίκο τουλάχιστον μετρήσεις πρέπει να πραγματοποιηθούν από κάθε πλευρά της μοτοσυκλέτας.
- 2.1.4.2. Θέση του μικροφώνου
 Το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται σε απόσταση 7,5 μ. από τη γραμμή άνωφωής (C'') (εικόνα 1) του διαδρόμου, και σε ύψος 1,2 μ. υπεράνω του επιπέδου του εδάφους.
- 2.1.4.3. Συνθήκες οδηγήσεως
 Η μοτοσυκλέτα προεγγίζει τη γραμμή ΑΑ' με μία ήρεμη υποθερμωμένη ταχύτητα, συμφωνίας προς τα σημεία 2.1.4.3.1 και 2.1.4.3.2. Μόλις το ελαστικό άκρο της μοτοσυκλέτας προσεγγίσει τη γραμμή ΑΑ', το όργανο χειρισμού επιταχύνσεως πρέπει να φέρεται, όσο είναι δυνατόν πρακτικώς ταχύτερον, στη θέση που αντιστοιχεί, σε πλήρη ισχύ. Αυτή η θέση του οργάνου χειρισμού επιταχύνσεως διατηρείται μέχρι τη στιγμή που το άνωθιο άκρο της μοτοσυκλέτας προσεγγίσει τη γραμμή ΒΒ'. Το όργανο χειρισμού επιταχύνσεως επανέρχεται τότε όσο το δυνατόν ταχύτερον στη θέση λειτουργίας ηρεμίας.
- Για όλες τις μετρήσεις, η μοτοσυκλέτα οδηγείται επί ευθείας γραμμής στη διαδρομή επιταχύνσεως κατά τέτοιο τρόπο ώστε το ήχος του διμήκους στο μέσον της μοτοσυκλέτας επιπέδου να είναι το πλησιέστερο δυνατόν στη γραμμή C''.
- 2.1.4.3.1 Χρησιμοποίηση του κιβωτίου ταχυτήτων, εφ' όσον η μοτοσυκλέτα διαθέτει
 Όταν η μοτοσυκλέτα είναι εφοδιασμένη με ένα μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων που περιλαμβάνει τό μέγιστο τέσσερις λόγους, χρησιμοποιείται ο δεύτερος λόγος.
 Όταν η μοτοσυκλέτα είναι εφοδιασμένη με ένα μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων που περιλαμβάνει πλέον των τεσσάρων λόγων:
- ο τρίτος λόγος χρησιμοποιείται για τις μοτοσυκλέτες των οποίων ο κυλινδρισμός δεν υπερβαίνει τα 350 εκ.³,
 - ο δεύτερος λόγος χρησιμοποιείται για τις μοτοσυκλέτες των οποίων ο κυλινδρισμός υπερβαίνει τα 350 εκ.³.
- Όταν η μοτοσυκλέτα είναι εφοδιασμένη με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων που είναι εφοδιασμένο με διαλογή, αυτός τοποθετείται στην άμεσως κατώτερη θέση της αντίστοιχης με τη μέγιστη ταχύτητα της μοτοσυκλέτας θέσεως.
- 2.1.4.3.2 Ταχύτητα προσεγγίσεως
 Η μοτοσυκλέτα προεγγίζει τη γραμμή ΑΑ' με μία σταθεροποιημένη ταχύτητα
- ίση προς 50 χλμ. ανά ώρα της ταχύτητας περιστροφής του κινητήρα περιλαμβανομένης μεταξύ 50% και 75% της καταστάσεως λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4. του παραρτήματος II, ή
 - κατώτερη των 50 χλμ. ανά ώρα όταν η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα είναι ίση προς 75% της καταστάσεως λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος II, ή
 - ανώτερη των 50 χλμ. ανά ώρα, όταν η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα είναι ίση προς 50% της καταστάσεως λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος II.
- 2.1.5. Αποτελέσματα (πρακτικό δοκιμής)
- 2.1.5.1. Το συνταχθέν πρακτικό δοκιμής εν όψει της χορηγήσεως του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο παράρτημα II αναφέρει όλες τις συνθήκες και επιδράσεις που παρουσιάζουν ουσιαστικότητα για τα αποτελέσματα της μετρήσεως.
- 2.1.5.2. Οι τιμές, στρογγυλεμένες προς το πλησιέστερο decibel, λαμβάνονται επί της συσκευής μετρήσεως.
- Για τη χορήγηση του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο παράρτημα II, λαμβάνονται υπόψη μόνον οι τιμές μετρήσεως που ελήφθησαν μετά την πραγματοποίηση δύο διυδροκικών μετρήσεων επί της αυτής πλευράς της μοτοσυκλέτας, των οποίων η απόκλιση δεν είναι μεγαλύτερη των 2 dB(A).
- 2.1.5.3. Για να ληφθεί υπόψη η αβεβαιότητα των μετρήσεων, το αποτέλεσμα κάθε μετρήσεως είναι ίσο προς την τιμή που αναγγιγνίσκεται επί της συσκευής μειωμένη κατά 1 dB(A).
- 2.1.5.4. Αν τα τέσσερα αποτελέσματα της μετρήσεως είναι κατώτερα ή ίσα προς τη μέγιστη αποδεκτή εικόνα για την κατηγορία στην οποία ανήκει ή υπό δοκιμή μοτοσυκλέτα, ή εγκρίθηκε και προβλέπεται στο σημείο 2.1.1 θεωρείται ότι πληροίται.
- Εάν ένα μόνον εκ των τεσσάρων αποτελεσμάτων υπερβαίνει τη μέγιστη αποδεκτή εικόνα και εάν αυτή η υπέρβαση δεν είναι μεγαλύτερη του 1 dB(A), πραγματοποιείται μία δεύτερη σειρά τεσσάρων μετρήσεων. Σ' αυτή την περίπτωση η ορισμένη στο

σημείο 2.1.1 προδιαγραφή δεν θεωρείται ότι πληρούται παρά μόνον εάν αυτό τα τέσσερα νέα αποτελέσματα είναι κατώτερα ή ίσα προς τα μέγιστα αποδεκτά σταθμά. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η προδιαγραφή και προβλέπεται στο σημείο 2.1.1 θεωρείται ότι δεν πληρούται.

2.2. Χρήσιμος της μουσικότητας εν ορώσει

2.2.1. Σταθμά ακουστικής πίεσης πλησίον των μουσικηλετών

Τελευταία, για να διατυπωθούν οι τελευταίες ελεγχής των εν κινήσει μουσικηλετών, η σταθμά ακουστικής πίεσης μετράται πλησίον του στομάχου της διατάξεως εξιτμήσεως (οργάνου), σύμφωνα με τις εξής προδιαγραφές, και το αποτέλεσμα της μετρήσεως εγγράφεται στο πρακτικό και ονομάζεται εν όψει της χειρής της του πιστοποιητή και του προϊστάμενου από πειράγματα II.

2.2.2. Όργανα μετρήσεως

Οι μετρήσεις πραγματοποιούνται με τη βοήθεια ενός ήχου-μετρητή ακριβείας, σύμφωνα με το σημείο 2.1.2.1.

2.2.3. Συνθήκες μετρήσεων

2.2.3.1. Κατάσταση μουσικηλέτας

Πρό της άρχης των μετρήσεων η κινητικότητα της μουσικηλέτας φέρεται σε θερμότητα και ακουστικής λειτουργίας. Αν η μουσικηλέτα είναι εξοπλισμένη με αντιμιτικής αυτομέτρου χειρής, κάθε επένδυση επί αυτής της διατάξεως αποκλείεται κατά τη μετρήση της ήχου-μετρητή σταθμά.

Κατά τη διάρκεια των μετρήσεων το όργανο χειρής του κατόχου τευχύτων ελέγχεται από νεκρό σημείο. Στην περίπτωση που είναι αδύνατο να αποσυνδεθεί ή μετακινήσει, ελέγχει να αφαιρεθεί η κινητικότητα της μουσικηλέτας να περιεργαστείται από νεκρό, πειραματικές χείρη από της τοποθέτησής αυτού επί τη χειρής.

2.2.3.2. Γήπεδο δοκιμής (Εικόνα 2)

Κάθε ζώνη και δεν υποβάλλεται σε σημαντικές ακουστικές διαταραχές δίνεται να χρησιμοποιείται ως γήπεδο δοκιμής. Οι επίπεδες επιφάνειες καλυμμένες με σκυρόδεμα, ασφάλτο ή με κάθε άλλη σκληρή επένδυση, των οποίων ο βαθμός ανακλάσεως είναι ύψους, ελέγχουν όλες ιδιαιτέρως. Οι διάδρομοι συμπίεσμένου αέρα δεικνύονται χάρμης αποκλείονται. Το γήπεδο δοκιμής πρέπει να έχει, τουλάχιστον, τις διαστάσεις ενός ορθογώνιου του οποίου οι πλευρές εφίστανται σε απόσταση 3 μ. από τις περιγραφές της μουσικηλέτας (δεν λαμβάνεται υπόψη το πηδάλιο). Κινείται σημαντικό εμπόδιο, όπως, παραδείγματος χάριν, ένα άλλο άτομο εκτός από τον πιστοποιητή και τον οδηγό, δεν πρέπει να εφίσταται στο θωρακικό αυτού του ορθογώνιου. Η μουσικηλέτα τοποθετείται στο εσωτερικό του αναφερόμενου ορθογώνιου κατά τρόπον ώστε το μικρόφωνο μετρήσεως να απέχει τουλάχιστον ένα μέτρο από ενδεχόμενα όρια εκ λίθων.

2.2.3.3. Διάφορα

Οι ενδείξεις του οργάνου μετρήσεως, που προκαλούνται από τον περιβάλλοντα θόρυβο και από τον άνεμο, πρέπει να είναι κατώτερες τουλάχιστον κατά 10 dB(A) από τον υπό μετρήση ήχου-μετρητή. Το μικρόφωνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα κατάλληλο πέτασμα προστασίας κατά του ανέμου, λαμβανόμενης υπόψη της επιδράσεώς του επί της ευσυνείδητος του μικροφώνου.

2.2.4. Μέθοδος μετρήσεως

2.2.4.1. Φύση και αριθμός μετρήσεων

Η μέγιστη ίσους-ακουστική (A) ήχου-μετρητή εφίσταται σε dB(A), μετράται κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.2.4.3. Τρεις μετρήσεις, τουλάχιστον, λαμβάνονται σε κάθε σημείο μετρήσεως.

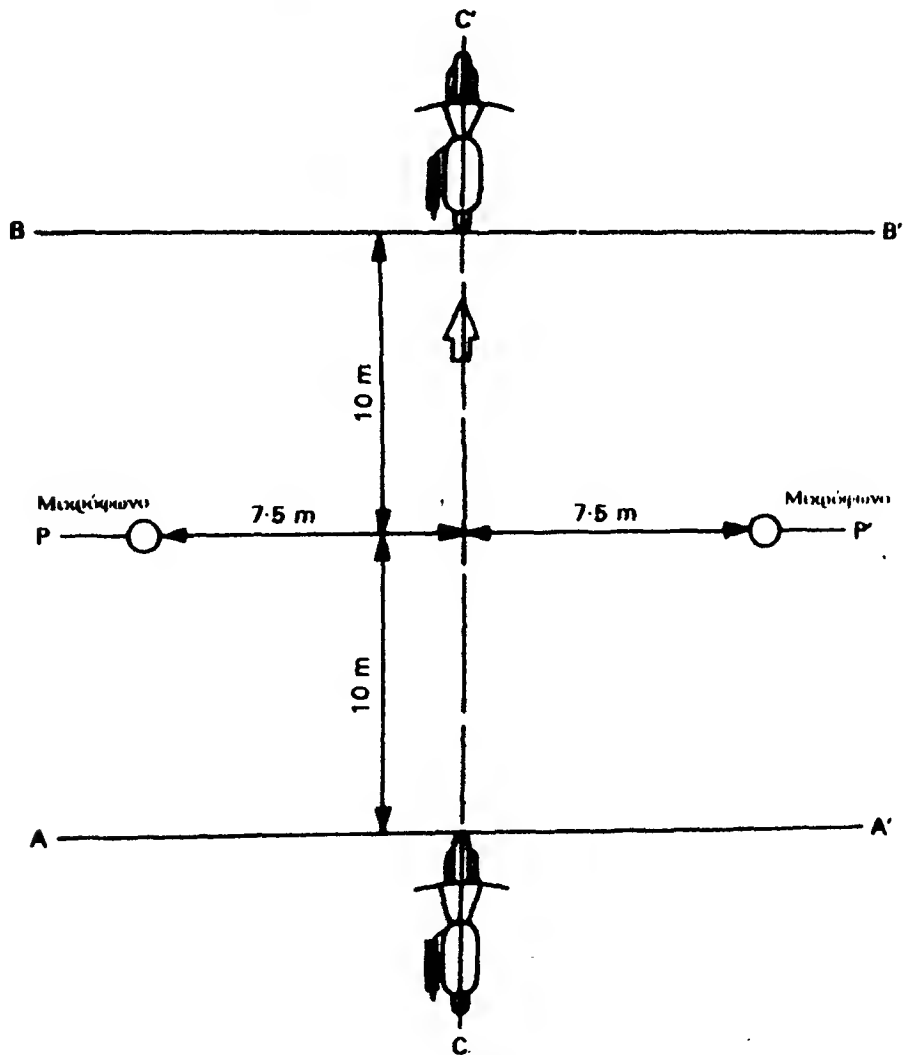
2.2.4.2. Θέση του μικροφώνου (Εικόνα 2)

Το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται στο ύψος του στομάχου εξιτμήσεως, σε οριζόντια περίπτωση σε ύψος κατώτερο των 0,2 μ. επάνω της επιφάνειας του διαδρόμου. Η μεμβράνη του μικροφώνου πρέπει να είναι προστατευμένη προς το άνω μέρος εξιτμήσεως των αερίων και να τοποθετείται σε απόσταση 0,5 μ. από αυτό το άνω μέρος. Ο άξονας μέγιστης ευαισθησίας του μικροφώνου πρέπει να είναι παράλληλος προς την επιφάνεια του διαδρόμου και να σχηματίζει γωνία $45^\circ \pm 10^\circ$ σε σχέση προς το κατακόρυφο επίπεδο και περιέχει τη διεύθυνση εξόδου των αερίων εξιτμήσεως. Σε σχέση προς αυτό το κατακόρυφο επίπεδο, το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται προς την πλευρά που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση μεταξύ του μικροφώνου και του περιγράμματος της μουσικηλέτας (δεν λαμβάνεται υπόψη το πηδάλιο).

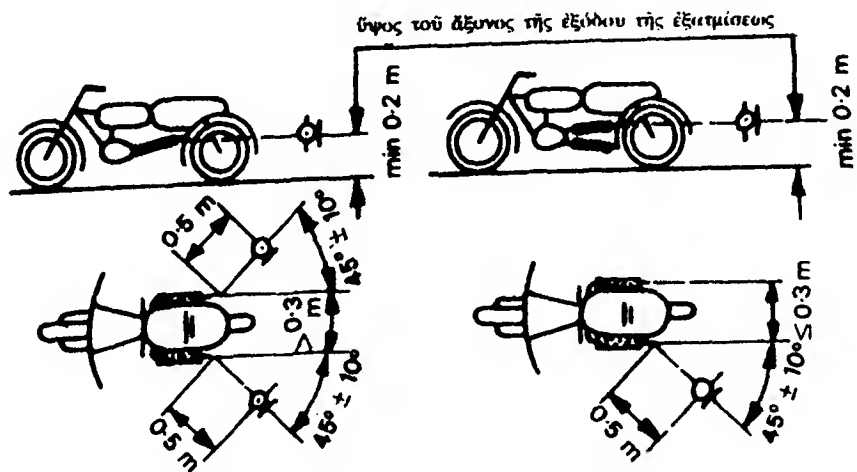
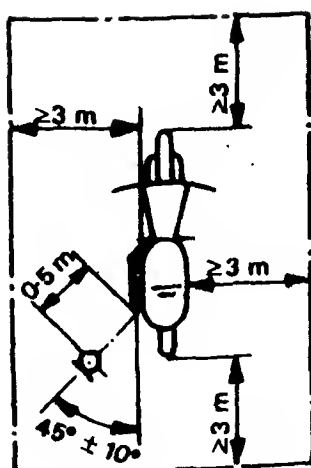
Αν το σύστημα εξιτμήσεως περιλαμβάνει περικλυτή υνιγμένη των οποίων τις κέντρα δεν απέχουν λιγότερο ή ίσα με 0,3 μ. το μικρόφωνο πρέπει να προστατευθεί προς το στόμα το πλησιέστερο προς το περίγραμμα της μουσικηλέτας (δεν λαμβάνεται υπόψη το πηδάλιο) ή προς το υψηλότερο εφίσταται σημείο σε σχέση προς την επιφάνεια του διαδρόμου. Αν οι ακουστικές μεταξύ των κέντρων των άνω κέντρων είναι μεγαλύτερες των 0,3 μ., εφαρμόζονται διακριτές μετρήσεις σε κάθε σημείο εξιτμήσεως και λαμβάνεται υπόψη μόνο η μεγαλύτερη τιμή.

- 2.2.4.3. Συνθήκες λειτουργίας
 Η κατάσταση λειτουργίας του κινητήρα σταθεροποιείται σε μία από τις ακόλουθες τιμές:
 — $\frac{S}{2}$ εάν S είναι ανώτερο των 5 (MM) στρωφών ανά λεπτό,
 — $\frac{3S}{4}$ εάν S είναι κατώτερο ή ίσο των 5 (MM) στρωφών ανά λεπτό.
 «S» είναι η κατάσταση λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος II.
 Μόλις επιτευχθεί η σταθεροποιημένη κατάσταση λειτουργίας, το όργανο χειρισμού επιταχύνσεως επαναφέρεται ταχέως στη θέση ρελαντί. Η ήχητική στάθμη μετράται κατά τη διάρκεια μιας περιόδου λειτουργίας που περιλαμβάνει σύντομη διατήρηση της σταθεροποιημένης καταστάσεως λειτουργίας καθώς και όλη τη διάρκεια της επιδρα-
 θένσεως, το ισχύοντος αποτελέσματος μετρήσεως όντος αυτού που αντιστοιχεί στη μέγιστη ένδειξη του ήχομέτρου.
- 2.2.5. 'Αποτελέσματα (πρακτικό δοκιμής)
- 2.2.5.1. Το πρακτικό δοκιμής που συντάσσεται εν όψει της χορηγήσεως του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο παράρτημα II αναφέρει όλα τα αναγκαία δεδομένα, ιδίως αυτά που χρησιμοποιήσαν για τη μέτρηση του θορύβου της μοτοσυκλέτας εν στάσει.
- 2.2.5.2. Οι τιμές, στρογγυλεμένες προς το πλησιέστερο άκραιο decibel, λαμβάνονται επί της συσκευής μετρήσεως.
 Λαμβάνονται επίσης μόνον οι τιμές που λαμβάνονται κατά την έκδοση τριών διαδοχικών μετρήσεων και των οποίων οι αμοιβαίες αποκλίσεις δεν είναι άνωτερες των 2 dB(A).
- 2.2.5.3. Η λαμβανόμενη τιμή είναι το υψηλότερο αποτέλεσμα αυτών των τριών μετρήσεων.
3. ΔΙΑΤΑΞΗ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΣ (ΣΙΓΑΣΤΗΡΑΣ)
- 3.1. "Αν η μοτοσυκλέτα είναι εφοδιασμένη με διατάξεις προοριζόμενες για τη μείωση του θορύβου της εξετμίσεως (οιγαστήρας), εφαρμόζονται οι προδιαγραφές του παρόντος σημείου 3. "Αν ο σωλήν αναρροφήσεως του κινητήρα είναι εφοδιασμένος με ένα φίλτρο αέρος και/ή με έναν αποδοστήρα θορύβων εισαγωγής, αναγκασί(ους) για να εξασφαλισθεί η τήρηση της αποδεκτής ήχητικής στάθμης αυτό το φίλτρο και/ή αυτός ο αποδοστήρας θεωρούνται ότι αποτελούν τμήμα του οιγαστήρα και εφαρμό-
 ζονται επίσης επ' αυτών οι προδιαγραφές του παρόντος σημείου 3.
- 3.2. Το σχήμα της διατάξεως εξετμίσεως πρέπει να συνάπτεται σε παράρτημα στο πιστοποιητικό που προβλέπεται στο παράρτημα II.
- 3.3. Ο οιγαστήρας πρέπει να έχει σημανθεί με το σήμα και τον τύπο κατά τρόποι εθανόγνωστο και ανεξίτηλο.
- 3.4. Τα ίνώδη απορροφητικά έλικά δύνανται να χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του οιγαστήρα μόνον αν πληροϋνται οι ακόλουθοι όροι:
- 3.4.1. τα ίνώδη απορροφητικά έλικά δεν δύνανται να εύρίσκονται στα τμήματι του οιγαστήρα που διασχίζονται από τα άερια·
- 3.4.2. κατάλληλες διατάξεις πρέπει να διασφαλίζουν τη συγκρότηση στη θέση τους των ίνωδων απορροφητικών έλικων καθ' όλη τη διάρκεια της χρησιμοποίησεως του οιγαστήρα·
- 3.4.3. τα ίνώδη απορροφητικά έλικά πρέπει να ανθίστανται σε μία θερμοκρασία ανώτερη τουλάχιστον κατά 20% της θερμοκρασίας λειτουργίας και δύναται να παραρρηιάζεται στο σημείο του οιγαστήρα διαινε αυτά εύρίσκονται.

Εικόνα 1
ΔΟΚΙΜΗ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΣ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ



Εικόνα 2
ΔΟΚΙΜΗ ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΣ ΕΝ ΣΤΑΣΕΙ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΑ

«2.1.1. Κατηγορίες μοτοσυκλετών (όρια των ηχητικών επιπέδων και ημερομηνίας έναρξης ισχύος των ορίων αυτών)

2.1.1.1. Οι κατηγορίες των μοτοσυκλετών, τα όρια των ηχητικών επιπέδων, των οποίων δεν επιτρέπεται υπέρβαση και τα οποία μετρούνται υπό τους όρους των σημείων 2.1.2 έως 2.1.5, καθώς και οι ημερομηνίας έναρξης ισχύος των ορίων αυτών, έχουν ως εξής:

Κατηγορίες μοτοσυκλετών ανάλογα με τον κυβισμό (σε cm ³)	Οριακές τιμές του ηχητικού επιπέδου σε dB(A) και ημερομηνίας έναρξης ισχύος για την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός τύπου μοτοσυκλέτας			
	Πρώτη φάση (όρια σε dB(A))	Ημερομηνίας έναρξης ισχύος για την έγκριση από εθνικής πλευράς	Δεύτερη φάση (όρια σε dB(A))	Ημερομηνίας έναρξης ισχύος για την έγκριση από εθνικής πλευράς
1. < 80	77	1 Οκτωβρίου 1988	75	1 Οκτωβρίου 1993
2. > 80 < 175	79	1 Οκτωβρίου 1989	77	31 Δεκεμβρίου 1994
3. > 175	82	1 Οκτωβρίου 1988	80	1 Οκτωβρίου 1993

2.1.1.2. Η ημερομηνία έναρξης ισχύος της οριακής τιμής του ηχητικού επιπέδου των μοτοσυκλετών της κατηγορίας 2, επιδέχεται τροποποίηση από το Συμβούλιο πριν από το τέλος του 1994, όσον αφορά τη δεύτερη φάση, μετά από ενδεχόμενη πρόταση της Επιτροπής.»

«2.1.4.3.1. Μοτοσυκλέτες με μη αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων

2.1.4.3.1.1. Ταχύτητα προσέγγισης

Η μοτοσυκλέτα προσεγγίζει τη γραμμή AA' με μια σταθεροποιημένη ταχύτητα:

- ίση προς 50 km/h, ή
- η οποία αντιστοιχεί σε ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα ίση προς 75 % της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος II.

Επιλέγεται η λιγότερο υψηλή ταχύτητα.

2.1.4.3.1.2. Επιλογή του λόγου του κιβωτίου ταχυτήτων

2.1.4.3.1.2.1. Οι μοτοσυκλέτες ανεξάρτητα από τον κυβισμό του κινητήρα τους, οι οποίες είναι εξοπλισμένες με κιβώτιο ταχυτήτων το οποίο έχει τουλάχιστον τέσσερις ταχύτητες, δοκιμάζεται στη δεύτερη ταχύτητα.

2.1.4.3.1.2.2. Οι μοτοσυκλέτες που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα κυβισμού που δεν υπερβαίνει τα 175 cm³, και με κιβώτιο πέντε ή περισσότερων ταχυτήτων, δοκιμάζονται αποκλειστικά στην τρίτη ταχύτητα.

2.1.4.3.1.2.3. Οι μοτοσυκλέτες που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα κυβισμού που υπερβαίνει τα 175 cm³, με κιβώτιο πέντε ή περισσότερων ταχυτήτων, υποβάλλονται σε μία δοκιμή στη δεύτερη ταχύτητα και σε μία δοκιμή στην τρίτη ταχύτητα. Επιλέγεται ο μέσος όρος των δύο δοκιμών.

2.1.4.3.1.2.4. Στην περίπτωση που κατά τη διάρκεια της δοκιμής που έχει γίνει στη δεύτερη ταχύτητα (βλέπε σημεία 2.1.4.3.1.2.1 και 2.1.4.3.1.2.3), η κατάσταση λειτουργίας του κινητήρα κατά την προσέγγιση της γραμμής εφόδου από το πεδίο δοκιμών υπερβαίνει το 110 % της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος II, η δοκιμή γίνεται στην τρίτη ταχύτητα και το μετρούμενο ηχητικό επίπεδο είναι το μόνο που επιλέγεται ως αποτέλεσμα της δοκιμής.

2.1.4.3.2. Μοτοσυκλέτες με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων

2.1.4.3.2.1. Μοτοσυκλέτες χωρίς χειροκίνητο επιλογή

2.1.4.3.2.1.1. Ταχύτητα προσέγγισης

Η μοτοσυκλέτα προσεγγίζει τη γραμμή ΑΑ' με διάφορες ταχύτητες σταθεροποιημένες σε 30, 40 και 50 km/h ή στο 75 % της μέγιστης ταχύτητας σε δρόμο, αν η τιμή αυτή είναι χαμηλότερη. Επιλέγεται η κατάσταση που παρέχει το υψηλότερο ηχητικό επίπεδο.

2.1.4.3.2.2. Μοτοσυκλέτες εξοπλισμένες με χειροκίνητο επιλογέα με Χ θέσεις εμπρόσθιας κίνησης**2.1.4.3.2.2.1. Ταχύτητα προσέγγισης**

Η μοτοσυκλέτα προσεγγίζει τη γραμμή ΑΑ' με ταχύτητα σταθεροποιημένη:

- μικρότερη των 50 km/h, όταν η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα είναι ίση προς 75 % της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος II, ή
- ίση προς 50 km/h, όταν η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα είναι μικρότερη του 75 % της κατάστασης λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος II.

Σε περίπτωση που κατά τη δοκιμή σε σταθεροποιημένη ταχύτητα ίση προς 50 km/h επιλέγεται επιστροφή στην πρώτη ταχύτητα, η ταχύτητα προσέγγισης της μοτοσυκλέτας μπορεί να αυξηθεί το πολύ μέχρι 60 km/h προκειμένου να αποφευχθεί το κατέβασμα του λόγου ταχυτήτων.

2.1.4.3.2.2.2. Θέση του χειροκίνητου επιλογέα

Σε περίπτωση που η μοτοσυκλέτα είναι εξοπλισμένη με χειροκίνητο επιλογέα σε Χ θέσεις εμπρόσθιας κίνησης, η δοκιμή πρέπει να πραγματοποιηθεί με τον επιλογέα στην υψηλότερη θέση· το σύστημα εκούσιου κατέβασματος των ταχυτήτων (π.χ. το "kick-down") δεν πρέπει να χρησιμοποιείται. Σε περίπτωση που το αυτόματο κατέβασμα ταχυτήτων γίνεται μετά τη γραμμή ΑΑ', η δοκιμή ξαναρχίζει με χρησιμοποίηση της υψηλότερης θέσης — 1 και της υψηλότερης θέσης — 2, εφόσον είναι ανάγκη, προκειμένου να βρεθεί η υψηλότερη θέση του επιλογέα η οποία εξασφαλίζει τη διεξαγωγή της δοκιμής χωρίς αυτόματο κατέβασμα (χωρίς χρησιμοποίηση του "kick-down").»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ένδειξη της Υψηλότητας

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΜΕ ΤΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΗΧΗΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΗΣ
ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΤΑΣ

(συνφώνως προς την οδηγία 78/1015/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 23ης Νοεμβρίου 1978 περί της πιστοποίησης των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στα ακόλουθα σχετικά με τη διάταξη εξοπλισμού των μοτοσυκλετών)

Συνεπεία επί τη βάση:

Αναφορά αριθ. της τεχνικής υπηρεσίας της (ημερομηνία)

1. Μοτοσυκλέτα:
 - 1.1. Κατασκευαστής:
 - 1.1.1. Τυχόν έντολοδόχος:
 - 1.2. Τύπος:
 - 1.3. Πρότυπο:
 - 1.3.1. Παράδοση:
 - 1.4. Πλάσιμο αριθ.:
2. Κινητήρας:
 - 2.1. Κατασκευαστής:
 - 2.2. Τύπος:
 - 2.3. Πρότυπο:
 - 2.4. Μιγιστή ισχύς (υποδείξετε το χρησιμοποιούμενο πρότυπο): ... kw ή ... στερνές ανά λεπτό
 - 2.5. Μιγιστή εκ κατασκευής ταχύτητα:
 3. Μετάδοση: μη αυτόματα κιβώτιο ταχυτήτων/αυτόματα κιβώτιο ταχυτήτων(*)
 4. Έξοπλισμός:
 - 4.1. Σιγιστήρας θειμώσεως: Κατασκευαστής, τυχόν έντολοδόχος:

Πρότυπο: Τύπος: Κατά το σχέδιο αριθ.:
 - 4.2. Σιγιστήρας ταχυτήτων: Κατασκευαστής:

Πρότυπο: Τύπος: Κατά το σχέδιο αριθ.:
 - 4.3. Λιούση των ελαιοεικτών:
5. Μετρήσεις:
 - 5.1. Ήχητική σταθμική μοτοσυκλέτας εν κινήσει:

	Αποτελέσματα μετρήσεων		Θέση του όργανου χειρισμού της ταχύτητας
	Αριστερά dB(A) (1)	Δεξιά dB(A) (2)	
1η μέτρηση			
2η μέτρηση			
3η μέτρηση			
4η μέτρηση			
Αποτέλεσμα της δοκιμής:	dB(A)/E(3)		

(1) Διαγράφεται την περίπτωση ένδειξη.

(2) Η μέτρηση μετρήσεων αναφέρονται μετά την αφαίρεση 1 dB(A)

(3) Το «E» υποδεικνύει ότι πρόκειται περί μετρήσεων που έχουν πραγματοποιηθεί σύμφωνα προς την οδηγία 78/1015/ΕΟΚ.

5.2. Ήχητική σταθία της μοιουσκέτας εν στάσει:

	dB(A)	Αριθμός σταθμών υπό μηνιαίως	Συνθήκες δοκιμής ⁽¹⁾
1η μέτρηση			$n = \frac{S}{2}$ $n = \frac{3S}{4}$
2η μέτρηση			
3η μέτρηση			
Αποτέλεσμα της δοκιμής:		dB(A) ⁽¹⁾	

6. Ο τύπος μοιουσκέτας είναι σύμφωνα/δέν είναι σύμφωνα⁽¹⁾ προς τις προδιαγραφές της οδηγίας 78/1015/ΕΟΚ.
7. Τόπος:
8. Ημερομηνία:
9. Υπογραφή:

Άρθρο 6

Καταργούμενες διατάξεις

Από της ισχύος της παρούσας καταργούνται ορισμένα άρθρα, σχήματα και το υπόδειγμα ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ των κοινών Υπουργικών αποφάσεων αριθ. 1220/13/79 και 32764/734/80 των Υπουργών Κοινωνικών Υπηρεσιών και Συγκοινωνιών και αντ' αυτών ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις της παρούσας απόφασης ως ακολούθως:

α) Αντί του άρθρου 3 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 32764/734/80 ισχύει το σημείο 2.1.1. του παραρτήματος Ι της παρούσας και μετά την 1η Οκτωβρίου 1988 ισχύει το σημείο 2.1.1 του νέου Παραρτήματος ΙΑ, εκτός των επιτρεπόμενων ανώτατων ορίων στάθμης θορύβου μοτοποδηλάτων του Πίνακα 2 της Κ.Υ.Α. αριθ. 32764/734/80, που εξακολουθούν να ισχύουν.

β) Αντί του άρθρου 4 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 1220/13/79 όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 4 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 32764/13/80 ισχύουν οι παρ. 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4 και 2.1.5 του παραρτήματος Ι της παρούσας.

γ) Αντί του άρθρου 5 της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 1220/13/79 ισχύει η παρ. 2.2 του παραρτήματος Ι της παρούσας.

δ) Αντί των σχημάτων 1 και 2 καθώς και του υποδείγματος ΦΥΛΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ της κοινής υπουργικής απόφασης αριθ. 1220/13/79 ισχύουν οι εικόνες 1 και 2 του παραρτήματος καθώς και το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙ της παρούσας, αντίστοιχα.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 17 Ιουνίου 1988

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΓΙΑΝ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡ/ΕΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ

ΕΥΑΓΓ. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Κ. ΜΠΑΝΤΟΥΒΑΣ

(1) Το «Ε» ελαιοεικονίζει ότι πρόκειται περί μεταφρασών από έχουν πραγματοποιηθεί συμφώνως προς την οδηγία 78/1015/ΕΟΚ.

